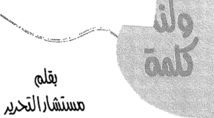


إنترناشيونال
إنترناشيونال
International
مجلة مختلفة لقارئ مختلف
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من بيروت شهرياً
وتوزع فى جميع أنحاء العالم
INTERNATIONAL
إنترناشيونال كانون أول / ديسمبر ٢٠٠٣ - شوال ١٤٢٤
INTERNATIONAL KANOON I/ DECEMBER 2003- SHAWAL 1424
مصلحة الموانئ والمنائر المصرية فى ثوبها الجديد وشهادة الأيزو
المؤتمر الدولى للجمعية العربية للملاحة
ملاحة ٢٠٠٤ MELAHA 2004
المؤتمر الدولى الثالث والعشرون
لإتحاد موانئ البحر المتوسط للسياحة البحرية MEDCRUISE
بعد تكرار مسلسل تعذيب المعتمرين والنصب عليهم
إستئصال العقل العراقى
حديث الذكريات ..
أمير البحر جلال علوبة . قائد بحرية الملك فاروق
حوار مع قنصل عام السودان بمصر
اليوبيل الفضى لجهاز إمتحانات النقل البحرى بالأكاديمية
صمود فى العراق .. وهذيان فى واشنطون

اهداءات ٢٠٠٣

مجلة أنترناشيونال
لبنان



بقلم
مستشار التحرير

السلام فى طريقه إلى السودان

إن كل عربى محب للسلام يتمنى أن تنتهى الحرب الأهلية فى السودان الشقيق التى يرجع تاريخها إلى عام ١٩٨٣ ، وراح ضحيتها أكثر من مليونى شخص، وتشرد بسببها أكثر من أربعة ملايين مواطن يمثلون ٢٠٪ من عدد النازحين عالمياً ..

إن الشعب السودانى الشقيق يدعو الله لإنهاء هذه الحرب وإحلال السلام بين ربوع البلاد للحفاظ على وحدة الأراضى السودانية ، خاصة بعد المفاوضات التى جرت فى نيفاشا بكينيا بين وفد الحكومة برئاسة على عثمان طه نائب الرئيس السودانى ووفد الحركة الشعبية برئاسة جون جرانج ، وإعلان الرئيس عمر البشير الإنتهاء من ٩٠٪ من القضايا محل الخلاف والقضايا الشائكة التى كانت تقف حجر عثرة فى طريق السلام ومن أهمها ملف الترتيبات العسكرية والأمنية.

إن الكل على أمل فى وحدة السودان بعد الإنتهاء من الموضوعات المتعلقة بقسمة السلطة والثروة والمناطق المهمشة، ومعالجة قضيتى التجمع المعارض والتمرد فى دارفور ، ليتم بعد ذلك التوقيع على الإتفاق النهائى قبل نهاية المرحلة الإنتقالية المقدرة بست سنوات، والتى سيتم فى نهايتها إجراء إستفتاء أهل الجنوب حول حق تقرير المصير ، والبدء فى إعادة بناء الثقة بين الحكومة والحركة.

لقد قدم طرفى النزاع فى المفاوضات تنازلات أدت إلى تقارب وجهات النظر والتفاؤل بتحقيق السلام، ولكن الأمر يتطلب إستمرار الضغوط الدولية والإقليمية ، وتدخل الدول التى تقوم بدور الوساطة بفاعلية وعدالة لتقريب وجهات النظر، وتذليل العقبات للحفاظ على مصالح الشعب السودانى سواء فى الجنوب أو الشمال ، هذا بجانب قيام الدول العربية والإسلامية الشقيقة بتقديم المساعدات المالية اللازمة لإعادة بناء وإعمار البلاد التى خربتها الحروب، ولقد أعلنت هيلدا جونسون وزيرة التنمية النرويجية إعتزام بلادها استضافة مؤتمر دولى للدول المانحة للسودان بشرط التوصل إلى إتفاق سلام فيما بين الحكومة والحركة الشعبية بحلول شهر ديسمبر الجارى .

إننا نتمنى أن يتحقق السلام القائم على العدل والمساواة بين الحكومة السودانية والحركة الشعبية، وأن يبدأ السودان الشقيق مرحلة البناء الوطنى، وتدعيم الوحدة بقدر من الوفاق والثبات، وترسيخ قواعد نظام أفريقى إسلامى مسيحى يدعو للسلام والبعد عن الحروب.

عاصم السيد أحمد

إقرأ فى هذا العدد

مؤتمرات وندوات

حوارات

تقارير

وإقرأ لهؤلاء

الاشتراك السنوى
الجمهورية اللبنانية٢٤٠٠٠ ليرة لبنانية ، جمهورية مصر العربية ٥٠ جنيهاً مصرياً ، باقى الدول العربية و دول العالم ٤٠ دولار أمريكى
ثمن بيع النسخة الواحدة
لبنان ٢٠٠٠ليرة لبنانية - مصر ٣جنيهات مصرية -باقي الدول العربية ٣ دولار أمريكى - للسفن التجارية ٢ دولار أمريكى

International
انترناشيونال
مجلة دورية دولية متخصصة فى النقل البحرى وعلاقته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة
تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨
مستشار التحرير
ربان عاصم السيد أحمد
رئيس التحرير و المدير المسؤل
ربان حسان محي الدين شعبان
مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد
الكتاب والمراسلون

لبنان
المركز الرئيسى ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت
هاتف /فاكس ٣٠٢٨٣٦-١-٩٦١+
محمول ٩٥٤٥٥٦-٣-٩٦١+
مصر
اسكندرية
ت/ ف ٤٢٧٥١١٧(٠٣)(٢+)
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون : ٥٧٤٥٨٥٠ (٠٣) (٢+)
فاكس : ٥٧٦٠٥٣٣ (٠٣) (٢+)
السويس
* المراسل : ربان / أحمد بدوى
محمول : (٠١٢٣١٨٤٣٢٠)(٢+)
* المراسل : عبد الرحيم مصطفى
محمول : (٠١٢٤٦١٤٩٢٤)(٢+)
الإسماعيلية
* المراسل: محمد حسين صالح
تليفون :٣٤٦٠٨١ (٠٦٤)(٢+)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.
سوريا
* المراسل : ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس:٧١١٩٩٩-٤٣-(٩٦٣)+
السعودية - جدة
تليفون: ٦٣٦٩٩٨٥ -٢- ٩٦٦ +
فاكس: ٦٣٦٩٤٥٩ -٢- ٩٦٦ +
الامارات العربية المتحدة - دبى
* المراسل : شريف صلاح مختار
ص ب ٢٦٨٨٢ دبى - محمول ٦٥١٦٥٢٠(٩٧١+)
الولايات المتحدة الأمريكية
نيويورك
* المراسل : محمد محمود المغازى
٣٨١٩١٨٣- ٧١٨-(١+)
الوكالة المتحدة للشحن والسياحة
بناية الخضرى - كورنيش المزرعة
بيروت - لبنان
تليفون : ٢١٥٥٧٨ (٠٣) ٩٦١ +
تليفاكس: ٣١١٦٧٩ (٠١) ٩٦١ +
٣١١٦٨٩ (٠١) ٩٦١ +
توزع فى جميع انحاء العالم

HOLDING COMPANY FOR MARITIME & LAND TRANSPORT

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.





Preface:-

- According to our development plan, the following objectives have been carried out during 2002/2003:-
- Completion of dreding works to rceeive vessels of 5 th generation.
- Achieving handling volume 554000 TEU during 2000/2001 and 569000 TEU during 2001/2002 .
- Handling rate 25 Box /Hour per crane
- Additional new yard area of 110000 m^2 to increase the total storage area to be 435.000 m^2.
- Adding the 7th gantry crane "Super Post Panamax" in September 2003

Facts at a glance:-

- Container yard	435.000 m^2
- Terminal annual capacity	700.000 TEU
- LCL store	6000 m^2
Capable of stoing contents of	250 TEU
- Reefer Receptacles	360 Unit
- Maintenance shop	600 TEU/ Month
- Rail Facility	1 Terminal

INLAND TERMINAL:

- Was established in Nov. 14 Th 1996 on an area of 50000 m^2 at 10 th of Ramadan, one of the biggest industrial cities in Egypt.
- Using highly advanced equipment .
- Terminal capacity 600 TEU general cargo/ cars
- LCL store area 2000 m^2



COMPUTER SYSTEM:-

- Using most advanced techniques to receive & send ship's data under EDI system and exchanging Baplie file, Movins, Codeco and coarri.
- RDT (Radio Data Terminal) is being used to control terminal operation on-line.

CARGO HANDLING:-

- Bulk storage capacity 55000 Tons .
- Handling rate 8000 Tons/day
- Two floating stevedoring units with discharging rate 260 T/H each .
- Developing the storage capacity to reach 80000 by adding a new seeds silo with capacity 30000 Ton .

EQUIPMENT:-

- Three 41 Tons ship to shore Gantry Cranes .
- Four 40 Tons Post Panamax Gantry Cranes, out reach length 44.5m capable of handling 16 rows .
- Two 80 & 100 Tons Mobile Harbor Cranes.
- [illegible] Rubber Tyred Gantry Cranes Transtainer (RTG) .
- [illegible] Reach Stackers.
- [illegible] Tractors & Semi-Trailers .

[illegible] 2003

- Six [illegible]
- [illegible] semi-trailers .
- [illegible]  TRANSTAINE (R.T.G).

Web site: www.psocho.com
E-mail: info@psocho.com

P.O.Box: 1239 PORT SAID, EGYPT

Tel : 002 066 237151 / 002 066 235662
Fax: 002 066 339347 / 002 066 220419




الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
معهد تدريب الموانئ




الندوة الدولية العشرون للموانئ
هيلتون جرين بلازا ـ الإسكندرية 11 ـ 13 يناير 2004

THE 20TH INTERNATIONAL PORT CONFERENCE

تأكيد جودة وفاعلية أداء وأمن الموانئ

تحت رعاية معالى المهندس / حمدى الشايب
وزير النقل
ينظمها معهد تدريب الموانئ
بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

توفر الندوة فرصة فريدة للجهات المعنية بالشئون البحرية والملاحية والموانئ واللوجيستيات والنقل الدولى لمناقشة أحدث التطورات فى هذا المجال بالإضافة لما يتيحه معرض المعدات والخدمات البحرية المصاحب للندوة من تجمع رجال الصناعات البحرية المختلفة لتبادل وجهات النظر ولتطوير العلاقات على المستوى الشخصى والعملى.

يستمد موضوع ندوة هذا العام أهميته من التغيرات والتطورات المستمرة التى تواجه تنمية صناعة الموانئ والأمن البحرى للسفن وقطاع النقل البحرى والموانئ بما يؤدى بالضرورة إلى تغير دور الموانئ ليواكب التحديات العالمية الخطيرة كالتقدم السريع لتكنولوجيا الموانئ والتغيرات المتسارعة فى نظم التجارة العالمية وتزايد المنافسة العالمية بين الموانئ والتوجهات البيئية والأمنية الحديثة والنقل متعدد الوسائط ... إلخ وغيرها من القضايا الجوهرية التى تتطلب تطوراً مستمراً فى جودة أداء وأمن الموانئ .

وتعتمد المنافسة بين الموانئ الآن بشكل كبير على جودة الخدمات التى تقدمها الموانئ والتى تعتمد بدورها بشكل أساسى على تحسين الأداء وفاعليته .

ومن ناحية أخرى فقد أصبح الأمن الآن أحد الموضوعات الحرجة والتى يمكن أن تؤثر على مدى اجتذاب الميناء لحركة الملاحة الدولية .

وتعتبر الندوة إحدى المناسبات الفريدة لتجمع صناع القرار ومديري الموارد البشرية والتعليم والتدريب والإدارة العليا والوسطى بالموانئ وممثلى الوزارات والمسئولين عن النقل البحرى والتخطيط والتجارة الخارجية والنقل الداخلى والنقل متعدد الوسائط وكل الهيئات والأطراف ذات الصلة بالموانئ والمعنية بصناعة الموانئ والنقل البحرى والبترول لتبادل الآراء والخبرات والتوقعات بما يساعد على الاستجابة والتفاعل مع هذه المستجدات والتحديات وبما يتيح التخطيط الجيد والمحكم لمستقبل هذه الصناعة.

مكان وتاريخ انعقاد الندوة

تعقد الندوة بقاعة المؤتمرات بفندق هيلتون جرين بلازا بالإسكندرية خلال الفترة ١١-١٣ يناير ٢٠٠٤

يتضمن موضوع الندوة (تأكيد جودة وفاعلية أداء وأمن الموانئ) مجالات مفتوحة للعديد من الأوراق البحثية مثل:

- أداء الموانئ
- جودة خدمة الموانئ
- أمن الموانئ والأمن البحرى
- لوجيستيات الموانئ
- هندسة الموانئ
- تبادل المعلومات إليكترونيا EDI وتكنولوجيا المعلومات والإتصالات ICT
- الأمن والتدريب
- النقل متعدد الوسائط
- التطور التكنولوجى فى مجال معدات الموانئ والنقل
- الاتجاهات البيئية والموانئ الخضراء
- التجارة الإلكترونية والموانئ
- الموانئ وخدمات الشحن
- عمالة الموانئ
- الجمارك
- محطات الحاويات
- تسويق الموانئ

كما يصاحب الندوة المعرض السنوى الثانى عشر للمعدات والخدمات البحرية

ويعتبر المعرض مجالاً متميزاً للهيئات والشركات والمصانع المنتجة ووكلائها وممثليها للدعاية والتسويق.

رسوم الاشتراك والتسجيل بالندوة:

أولا : للمصريين

رسوم التسجيل فى الندوة : 450 جنيها مصرياً للمشترك فى الندوة

التسجيل والإقامة : 1150 جنيها مصريا للمشترك ، وتشمل التسجيل فى الندوة والإقامة الكاملة بفندق هيلتون جرين بلازا لمدة ثلاث ليال .

ثانياً : لغير المصريين

رسوم التسجيل فى الندوة :

400 دولار أمريكى للمشترك فى الندوة ، وفى حالة اشتراك أكثر من فردين من نفس المؤسسة أو الشركة يكون رسم اشتراك الفرد 350 دولار أمريكى .

رسوم الإشتراك بالمعرض:

٣٠٠٠ جنيه مصرى للجناح بمساحة ٦,٢٥ متر مربع طوال فترة الندوة شاملة التيار الكهربائى (٢٢٠ فولت) ووجبة الغذاء لممثل الهيئة / الشركة العارضة

ترحب إدارة الندوة بمشاركتكم فى تقديم الأوراق البحثية فى موعد غايته ٠١ / ١٢ / ٢٠٠٣ للعرض على اللجنة الفنية

المراسلات: معهد تدريب الموانئ
ت: 99 20 486 203+ فاكس: 30 99 482 203+
Email: pti@aast.edu / Info@pti-egypt.org
http://www.pti-egypt.org



أجندة إنترناشيونال

* يفتتح فاروق حسنى وزير الثقافة المصرى بالمسرح الكبير بالأوبرا أول ديسمبر الجارى مهرجان ومؤتمر الموسيقى العربية رقم ١٢ الذى يشترك فيه مصر وسوريا وفلسطين ولبنان وتونس والمغرب والكويت والعراق وتركيا.

* تم الإتفاق على عقد إجتماع لوزراء خارجية مصر والسودان وأثيوبيا بالقاهرة يومى ٢،٣ ديسمبر الجارى للإتفاق على وثيقة تجمع النيل الأزرق الذى يغذى نهر النيل بنسبة ٨٥٪ ويهدف التعاون المشترك بين شعوب الدول الثلاث والتفاهم بينها لتنمية التبادل التجارى وإقامة المشروعات المشتركة.

* تعقد الجمعية المصرية لأمراض الذكور مؤتمرها السنوى بالقاهرة فى الفترة من ٢ إلى ٥ ديسمبر الجارى برئاسة الدكتور حسنى عوض أستاذ ورئيس قسم الجلدية ، ويشترك فى المؤتمر أكثر من ٥٠٠ طبيباً متخصص من مصر والدول العربية ، وعدد من علماء الذكورة فى أوروبا، وذلك لمناقشة أكثر من ٧٥ بحثاً بجانب بحث إستراتيچيات موحدة لتشخيص وعلاج الأمراض.

* يعقد بجامعة الإسكندرية يوم ٣ ديسمبر الجارى مؤتمر دولى للسكر برئاسة الأستاذ الدكتور مرسى عزب، ومشاركة عدد كبير من الدول الأوروبية وأمريكا ودول أفريقيا والدول العربية ، حيث سيتم مناقشة الجديد فى علاج المرض السكرى.

* يعقد فى تونس يوم ٥ ديسمبر الجارى مؤتمر القمة الأول لإجتماعات وزراء خارجية دول حوض البحر المتوسط المعروف باسم "الحوار خمسة زائد خمسة"، وذلك لبحث مشاكل دول حوض البحر المتوسط جنوبه وشماله ، وإستقراره وأمنه والتنمية الإقتصادية والتبادل الإنساني والهجرة.

* يعقد في أديس أبابا فى الفترة من ٨-١٣ ديسمبر الجارى مؤتمر وزراء المياه الأفارقة حيث تبحث الدول الأفريقية مع الجهات الدولية المانحة مساعدتها لتنفيذ مشروعات توفير المياه بالقارة وخدمة مياه الشرب النقية والصرف الصحى.

* تعقد جمعية أمراض النبات المصرية مؤتمرها العاشر بمركز البحوث الزراعية بالجيزة يومى ٩و١٠ ديسمبر الجارى تحت رعاية الدكتور يوسف والى وذلك لمناقشة الأمراض النباتية وطرق مكافحتها من خلال ٢٩ بحثاً على مدار ٤ جلسات علمية ، وإستخدام التكنولوچيا الحيوية فى مقاومة هذه الأمراض.

* تنظيم اللجنة القطرية الوطنية لحقوق الأنسان أول مؤتمر دولى لحقوق الإنسان بالدوحة فى ١٠ ديسمبر الجارى، ويشارك فى المؤتمر العديد من المنظمات والهيئات.

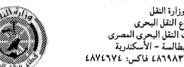
* تنظم المؤسسة الروتارية بالمنظمة ٢٤٥٠ برئاسة سمير صيقلى أحتفالاتها السنوية بالقاهرة إعتباراً من ١٨ ديسمبر القادم تحت رعاية الدكتور ممدوح البلتاجى وزير السياحة المصرى.

* تجرى إنتخابات تجديد نصف أعضاء مجلس الشورى فى الجزائر يوم ٣٠ ديسمبر الجارى ، وذلك بناء على قرار الرئيس الجزائرى عبد العزيز بوتفليقة.

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية	٢٥٠١٤	١٩٦٣٦	٤٤٦٥٠	١٠٦٩	١٠٦٠	٢١٢٩	٤٦٧٧٩
بورسعيد	٣٨٩١	٦١٩٦	١٠٠٨٧	٢٨٠١١	٢٣٥٧٣	٥١٥٨٤	٦١٦٧١
دمياط	٢٤٧٢	٧٢٦٠	٩٧٣٢	٣٥٦٩١	٣٨٤٦١	٧٤١٥٢	٨٣٨٨٤
السويس	٢٢٨	١٧٤	٤٠٢	٠	٠	٠	٤٠٢
السخنة	٣٩٤٤	٩٥١٤	١٣٤٥٨	٥٣٤٥	٠	٥٣٤٥	١٨٨٠٣
إجمالى عام	٣٥٥٤٩	٤٢٧٨٠	٧٨٣٢٩	٧٠١١٦	٦٣٠٩٤	١٢٧٨٦٥	٢١١٥٣٩



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

حركة الموانى المصرية خلال شهر سبتمبر ٢٠٠٣

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٢٦٤,٨٠	٢٤٧,٧٠	٦٧,٩٠	٠,٠٠	١٤٤,٦٥	٨٣,٣٢	٠,٢٣	٤,٢٤	١٠٢,٠٠	٨١٢,٨٤
صب جاف	٢١٤,٧٠	٣٢٨,٢٠	٦٣,٠٠	٠,٠٠	١٧٧,٧٧	١٢٠,٦٨	٦٠,٥٩	٠,٠٠	٠,٠٠	٩٦٤,٩٤
أتربة وخامات	٥١,٧٠	٥٨٨,٧٠	٤,١٢	٠,٠٠	٩٥,١٥	٣,٥٦	٦٦,٩٨	٠,٠٠	٠,٠٠	٨١٠,٢١
ذات طبيعة خاصة	١٢٦,٥٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٣١,٨١	٢٦,٤٣	٠,٠٠	٠,٠٥	٠,٠٠	١٨٤,٧٩
أسمدة وأملاح	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١,٥٠	٠,٠٠	٠,٢٣	٠,٠٠	١,٧٣
صب سائل	٥٣,٥٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٣٣,٠١	٩٢,٤٣	١,٠١	٠,٠٠	٠,٠٠	١٧٩,٩٥
إجمالى	٧١١,٢٠	١١٦٤,٦٠	١٣٥,٠٢	٠,٠٠	٤٨٢,٣٨	٣٢٧,٩١	١٢٨,٨٢	٤,٥٢	١٠٢,٠٠	٣٠٥٦,٤٥
ترانزيت	١٦,٧٠	٠,٠٠	٢٤٧,١٩	٠,٠٠	٣١٠,٨٣	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٨,٠٠	٥٨٢,٧٢
الإجمالى العام	٧٢٧,٩٠	١١٦٤,٦٠	٣٨٢,٢١	٠,٠٠	٧٩٣,٢٠	٣٢٧,٩١	١٢٨,٨٢	٤,٥٢	١١٠,٠٠	٣٦٣٩,١٦

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٢٦,٨٠	٦٩,٢٠	٥٧,٢٨	٠,٠٠	٦٣,٦٦	٧٦,٩٩	٢,٣٧	٨,٧٩	٥٠,٧١	٤٥٥,٧٩
حاصلات زراعية	١,٧٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١٥,٩٥	١٢,٤٣	٠,٠٠	٧,٢٢	٠,٠٠	٣٧,٣٠
صب جاف	٠,٠٠	٧,٢٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٢,٣٥	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٩,٥٥
أتربة وخامات	٥٠,١٠	٣١,٦٠	٠,٣٠	٥٤,٢٨	٤٦٠,٨١	١٠٤,٢٢	١٠٤,٠٧	٠,١٣	١٤٩,٧٥	٩٥٥,٢٦
ذات طبيعة خاصة	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٥	٠,٠٠	٠,٥٣	٠,٠٠	٠,٥٨
أسمدة وأملاح	٣٢,٤٠	٨٠,٥٠	١٧,١٠	١٩,٩٠	٢١١,٩٩	٩,٧٠	٠,٠٠	٠,٩١	٠,٠٠	٣٧٢,٥٠
صب سائل	٣٤٢,٧٠	٢٢٠,٥٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٢,٩٤	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٥٦٦,١٤
إجمالى	٥٥٣,٧٠	٤٠٩,٠٠	٧٤,٦٨	٧٤,١٨	٧٥٧,٧٠	٢٠٣,٣٩	١٠٦,٤٣	١٧,٥٨	٢٠٠,٤٦	٢٣٩٧,١٣
ترانزيت	١٦,٠٠	٠,٠٠	٢١٥,٧٢	٠,٠٠	٣١٠,٥٣	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٥٤٢,٢٥
الإجمالى العام	٥٦٩,٧٠	٤٠٩,٠٠	٢٩٠,٤١	٧٤,١٨	١٠٦٨,٢٣	٢٠٣,٣٩	١٠٦,٤٣	١٧,٥٨	٢٠٠,٤٦	٢٩٣٩,٣٨

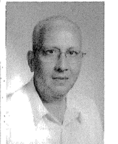
عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٣٩	٤٦	١٥٩	٠	١٥٢	١٨	٠	٠	٧	٥٢١
صب جاف	١٨	١٠	١	٠	٥	٢	١	٠	٠	٣٧
أتربة وخامات	٨	٧	٣	٠	٢٩	١	٣	٠	٠	٥١
ذات طبيعة خاصة	٣٧	٠	٠	٠	١٩	٨	٠	٠	٠	٦٤
أسمدة وأملاح	٠	٠	٥	٠	١٣	١	٠	٠	٠	١٩
صب سائل	٢١	١٠	٠	٠	٣	١٢	١	٠	٠	٤٧
مولاس	٦	٠	٠	٠	١	٠	٠	٠	٠	٧
إجمالى	٢٢٩	٧٣	١٦٨	٠	٢٢٢	٤٢	٥	٠	٧	٧٤٦
ركاب	٤	٠	٢٨	٠	٠	٣٧	٤٢	٨٠	٠	١٩١
أخرى	٩	٠	٢٤	٠	٠	١٠	٠	٠	٠	٤٣
إجمالى عام	٢٤٢	٧٣	٢٢٠	٠	٢٢٢	٨٩	٤٧	٨٠	٧	٩٨٠

بيان بحركة الركاب (قادمون ـ مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الإسكندرية	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٢٦١١	١٦٥١٤	٣٣٩٤٥	٢٠٥٢٦	٤١٧٢٧	١٩٤٥٦	٤٧٣٣	١٣٩٥١٢
	مغادرون	٢٣١٢	١٦٣٩٨	٤٠٠٧٥	٤٩٨١٥	٣٧٩٠٩	١٣١٦٩	٣٦٨٨	١٦٣٣٦٦
	الإجمالى	٤٩٢٣	٣٢٩١٢	٧٤٠٢٠	٧٠٣٤١	٧٩٦٣٦	٣٢٦٢٥	٨٤٢١	٣٠٢٨٧٨

لقاء هام سجلته مجلة إنترناشيونال



أمير البحر جلال علوبه قائد بحرية الملك فاروق:

كان الملك فاروق إبن بلد .. ويحب النكتة!

حوار أجراه اللواء / عادل بشندى

هذا رجل يطل علينا من أيام المجد .. من صفحات التاريخ التى ذهبت ولن تعود.. إنه أمير البحار جلال علوبه ياور وقائد بحرية الملك فاروق .

رجل يعكس فى شخصيته كل عز الأيام الخوالى.. وهو الآن يعيش شيخوخة هادئة إلى جوار زوجته فى ڤيلا أنيقة بمدينة الإسكندرية .. إنه يقترب من التسعين، ومع هذا فمازال يتمتع بصحة جيدة - نسأل الله أن يديمها عليه- ويملك ذاكرة حديدية تحتفظ بكل التفاصيل والأحداث والشخصيات وكأنها منقوشة على صفحة الزمن.

ولم يتحدث أمير البحر جلال علوبه إلى الصحافة أبداً، ولكننا إستطعنا أن نقتحم عليه خلوته حيث فتح لنا عقله وقلبه، واسترجع معنا أجمل الذكريات مع الملك فاروق، ومع يخت "المحروسة"، ومع اليخت الثانى "فخر البحار"..

ولم يكن هذا فقط هو أجمل ما فى هذا الحوار بل أننا أستطعنا أيضاً أن نتحدث إلى عقيلته السيدة سميرة أبو الخير، التى كانت هى الأخرى، زميلة دراسة وصديقة حميمة لملكة مصر السابقة الملكة فريدة ..

فماذا تقول هذه الشخصيات الأسطورية عن ذكريات الماضى ، فى عصر الملوك والملكات؟

لنبدأ من البداية ، وبدايتنا مع أمير البحر جلال علوبه، الذى عمل فى اليخوت الملكية معظم خدمته حتى تولى قيادتها.

وقد توطدت خلالها علاقته مع الملك السابق فاروق الذى وثق فى كفاءته ثقة تامة. وقد حاز أمير البحر على إحترام الملك بل وجميع الشخصيات الرسمية وغير الرسمية التى كان لها تأثير على مجريات الأمور فى ذلك الوقت ، وذلك لإلتزامه التام بأصول القيادة السليمة، وإحترامه لنفسه وإعتزازه الشديد بكرامته إلى حد كبير. وقد منح أمير البحر جلال علوبه الكثير من الأوسمة المصرية والأجنبية ، مازال يحتفظ بها ويذكر مناسبة منح كل منها له.

ولد أمير البحر جلال علوبه عام ١٩١٠ من أسرة صعيدية بمدينة أسيوط وهو يعيش الآن فى ڤيلا أنيقة فى حى راق بالإسكندرية . وقد كانت صعيديته هذه بأخلاقياتها القوية الراسخة هى الدرع الواقية له من التيارات الخفية والدسائس التى دائماً ما تلازم حياة القصور الملكية. تُرى، ماذا تحمله تلك الشخصية العريقة من ذكريات يمتلئ بها وجدانه .. ماذا عن الصفحات التى أهملها التاريخ عن تلك الأيام؟

بحار صعيدى

★ من المعروف أنكم من الرعيل الأول الذى قامت على أكتافه القوات البحرية المصرية الحديثة . فكيف كان إلتحاقكم بالبحرية المصرية .. وما هى الدوافع التى كانت وراء ذلك رغم نشأتكم الصعيدية؟

- أننى من أسرة صعيدية بعيدة عن حياة البحر حيث كان والدى رحمه الله محمد على باشا علوبه يشتغل بالمحاماة فى أسيوط، ولكنه كان فى نفس الوقت يشغل منصب سكرتير عام الوفد برئاسة الزعيم سعد باشا زغلول ، وكان عليه أن ينتقل إلى القاهرة لمواجهة أعباء هذا المنصب والإعداد لسفر الوفد إلى باريس ، علاوة على توليه منصب الوزارة عدة مرات قبل أن يستقبل من الوفد . ويشاء القدر أن قرأت إعلاناً فى الجرائد عن عزم الحكومة المصرية إيفاد طلبة من الحاصلين على الشهادة الإبتدائية فى بعثة إلى المملكة المتحدة ليتلقوا العلوم البحرية هناك تمهيداً لتطوير البحرية المصرية التى كانت فى ذلك الوقت عبارة عن "مصلحة خفر السواحل" وتنحصر مهمتها فى مكافحة تهريب المخدرات .. وبعد إلحاح منى وافق والدى على الإلتحاق بهذه البعثة، وكنت حينذاك فى الثانية عشرة من عمرى تحدونى أحلام واسعة لتحقيق ما كنت أقرأ عنه فى الروايات عن حياة البحر ومغامراته ليس إلا .



أمير البحر جلال علوبة مع السيدة حرمه سميرة أبو الخير

★ كيف مضت البعثة ومَن من الشخصيات المعروفة من القادة البحريين كان معك؟

- أمضيت فى البعثة قرابة العشر سنوات ، إلتحقت خلالها بكلية بحرية عادية ثم كلية بحرية عسكرية وتخللها تدريب عملى فى البحر على السفن التجارية والحربية التابعة للأسطول الإنجليزى على السواء وبذلك حق لى أن أحصل على شهادة عسكرية منحتنى رتبة الملازم ثان بحرى، وكذلك الشهادة الأهلية التى تمنح لضباط الأسطول التجارى. وكانت البعثة فى بادىء الأمر مكونة من عشرة ضباط تولى منهم أربعة منصب قائد القوات البحرية الحديثة بعد إنشائها وهم المرحومون: أمير البحر أحمد بدر وأمير البحر محمود بدر والفريق أول سليمان عزت، وكذلك الفريق محمد ناشد أمد الله فى عمره.

★ متى إلتحقت باليخوت الملكية؟

- بعد عودتى من البعثة إلتحقت بطبيعة الحال بمصلحة خفر السواحل، بعدها إختُرت لأكون ضمن مجموعة إتصال بالقاهرة لبعثة عسكرية إنجليزية حضرت إلى مصر بهدف تطوير الجيش المصرى والبحرية المصرية. بعدها إلتحقت ببحرية جلاله الملك فاروق التى سُميت بعد ذلك باليخوت الملكية . وبحكم عملى كنت أرى الملك فاروق فى المناسبات المختلفة خاصة الحفلات التى كانت تقام على ظهر اليخت الملكى"المحروسة" وكنت دائماً ملتزماً بما تقضى به التقاليد العسكرية، فكنت أقوم بواجباتى فقط دون أن أسعى مثل غيرى لأهرع إلى الملك لتحيته وتقبيل يده، مما أثار فضول الملك وبعض المحيطين به . وفى إحدى تلك الحفلات إستدعانى مراد محسن باشا لمحادثتى وقال لى: إن مولانا الملك قد لاحظ أن أنفك شامخاً فى السماء، وأتبعها بنصيحة أبوية بأننى يجب على أن أجتهد "شوية" لتبسيط الأمور.

★ كيف كان أول لقاء مباشر بينك وبين الملك فاروق؟

- كان الملك فاروق مغرماً باليخوت الملكية والرحلات البحرية، وكان يكثر السفر بها فى رحلات الصيد بالبحر الأحمر ، وقضاء إجازة الصيف فى أوروبا وكان يحرص قبل كل رحلة على أن يحضر إلى اليخت المخصص للسفر ويسأل عن كل صغيرة وكبيرة عن إستعداده . وفى أحد الأعوام صدرت الأوامر بإعداد اليخت الملكى "فخر البحار" للقيام برحلة ملكية إلى قبرص، وتم تكليفى بالإعداد لتلك الرحلة، وذات يوم حضر الملك فجأة إلى اليخت ووجه لى العديد من الأسئلة عن مدى إستعداد اليخت للإبحار ، ثم دعانى إلى السباحة معه فى الرملة البيضاء وهى مكان ملتقى حاجز الأمواج بالمكان المقام فيه فنار رأس التين ، وبينما كنا نستريح من السباحة، نظر إلى ملياً ثم وجه إلى الحديث بأنه على علم بأن زوجتى هى إحدى الصديقات المقربات للملكة فريدة، وكانت الملكة وزوجتى زميلات فى الدراسة وكما يقال من "شلة واحدة".

الملك وأنا

★ كيف تطورت العلاقة بينك وبين الملك فاروق بعد ذلك ؟

- كثرت سفرياتى مع الملك وتوطدت العلاقة بيننا وعرف عنى أننى لم أكن أتطوع أبداً بإبداء الرأى إلا إذا سُئلت وتأكد كذلك أننى كنت دائماً ألتزم بالصراحة والموضوعية لأننى كنت أؤمن بالمثل القائل: "صديقك من صدقك القول" ولذلك حين كان يسألنى عن رأيى فى بعض الأمور السياسية أو الشخصية كنت أقول بمنتهى الصراحة، رغم علمى مقدماً بأنه لن يلتزم به، بل أحياناً كان يغضب منى ولا يكلمنى لعدة أيام.

★ هل يمكنكم إعطاء أمثلة على ذلك ؟

- كنت دائماً أعترض على وضع بعض رجال حاشيته المقربين منه أمثال كريم ثابت باشا الذى إتخذه الملك مستشاراً صحفياً له، وإلياس أندراوس الذى كان يدير للملك أمواله وفقاً للمبدأ الميكافيللى الإنتهازى ، أما عن "بوللى" فحدث ولا حرج، كذلك كنت أعترض على بعض من إتخذهم شماشرجيه له وكان أحدهم يعمل قهوجياً والآخر ساعياً لدى أحد تجار القطن قبل أن يلتحقا بخدمة السراى، وقد بلغ بهما الأمر أن أعتقد كل واحد منهما أنه نائب عن الملك فى إتخاذ القرارات حتى التى تتعلق

بأمور الدولة. وقد طلبت من الملك فى إحدى مناقشاتى معه ضرورة تغييرهم وإبدالهم بأشخاص مُنتقين من أسر عريقة ، ولكنه لم يأخذ برأيى وتمسك بهم.

★ ماهى بعض المواقف السياسية التى أخذ الملك فاروق برأيك فيها وإلتزم بها ؟

– أتذكر حين أشتدت الأزمة الوزارية عام ١٩٤٩ نظراً لتعثر المفاوضات بين مصر والإنجليز بخصوص الجلاء، أن زارنى الملك فى منزلى وسألنى عن رأيى ، فقلت له "إن جلالتكم برتبة سيد البحار الأعظم، وأنا برتبة الأميرالاى ومع ذلك حينما نكون فى رحلة بحرية لا تتدخل جلالتكم فى قيادتى لليخت أو فى المناورات التى أقوم بها، فإذا جرت إنتخابات حرة نزيهة، وفاز فيها حزب الوفد بالأغلبية ، كلف النحاس باشا بتأليف الوزارة ودعه يحكم دون تدخل السراى ، وبذلك تتحمل الوزارة مسؤولية الحكم ، فإن أحسنت كان لجلالتكم نصيب فى ذلك، وإن أساءت فسيرحب الشعب بإقالتها" ، وبعد معارضة شديدة منه أخذ برأيى .

وحدث فعلاً أن فاز الوفد بأغلبية كبيرة وكلف الملك النحاس باشا بتكليف الوزارة، وصمم الملك أن أكون من ضمن الياوران الذى حضر مقابلة النحاس باشا للملك ليعرض عليه تشكيل الوزارة، وكان أول طلب للنحاس باشا من الملك هو أن يقبل يده.

★ ما هى أحرج المواقف بينك وبين الملك فاروق ؟

– تلك الأيام التى أعقبت قيام الثورة حتى مغادرة الملك اليخت "المحروسة" فى إيطاليا. فعندما قامت الثورة طلبنى الملك لأكون بجواره وقد عانيت صعوبة كبيرة للوصول إلى سراى رأس التين نظراً لمحاصرة قوات الجيش له. ولما أعترض الملك على مطلب الجيش بضرورة تسليم بعض الشخصيات الفاسدة من حاشيته، اضطررت أن أكون قاسياً معه لأول مرة فى علاقتى به ، فطلبت منه الرضوخ إلى مطالب الجيش ، وذكرت له ما سبق أن نصحته به من ضرورة إبعادهم منذ فترة طويلة ، وقلت له إن هؤلاء هم الذين تسببوا فى الموقف الذى هو فيه أنذاك. وكذلك نصحته مخلصاً أن يتنازل عن الحكم لأبنه أحمد فؤاد حرصاً على حياته.

قائد المحروسة

★ لقد توليت قيادة اليخت الملكى "المحروسة" أثناء رحلة المنفى . فكيف كانت تصرفات الملك أثناء ها ؟

– كانت رحلة كئيبة للغاية بالنسبة لجميع طاقم اليخت، فقد كان مناخها العام يختلف تماماً عن مناخ ما سبقها من رحلات. وكان الملك فاروق رابط الجأش حين أستعراض حرس الشرف وتسلمه العلم الخاص به من قائد الحرس، وكذلك حين مصافحته لكبار مودعيه رغم أن الكثير من موظفى القصر وخدمه كانوا يجهشون بالبكاء، وكذلك كان رابط الجأش حين مقابلته على ظهر اليخت للمرحوم اللواء محمد نجيب وبعض رجال الثورة الذين أتوا لوداعه . ولكن ما أن غادر اليخت الميناء وكان الملك كعادته يقف بجانبى فى برج القيادة العلوى، أخذ يملى النظر إلى معالم الإسكندرية خاصة قصر رأس التين وقصر المنتزه، وهى تغيب عن أنظاره مع مغيب شمس ٢٦ يوليو ١٩٥٢ ، كأنها تعلن هى الأخرى عن مغيب حكمه بل وحكم أسرة محمد على عن مصر. هنا أجهش الملك بالبكاء بحرقة ، فتركته ونزلت إلى برج القيادة السفلى إحتراماً لمشاعره، والغريب فى الأمر، أنه فى ثانى يوم عندما كنت فى برج القيادة فوجئت بسماع ضحكته الشهيرة العالية وهى تجلجل فى مؤخرة اليخت.

★ مَن هم رجال الثورة الذين التقيت بهم ؟

– أول مرة ألتقيت ببعض ضباط قيادة الثورة حين حضر إلى قيادة القوات البحرية المرحوم البكباشى محمد أنور السادات ليصطحبنى إلى ثكنات المنطقة الشمالية بمصطفي كامل لمقابلة اللواء محمد نجيب. وهناك ألتقيت به ليكلفنى بقيادة اليخت الملكى "المحروسة" بناء على طلب الملك شخصياً من قيادة الجيش. وقد رأيت فى تلك المقابلة البكباشى زكريا محيى الدين، وحين حضر اللواء محمد نجيب لوداع الملك على ظهر اليخت كان مصطحباً معه كلاً من المرحوم قائد الجناح جمال سالم والصاغ حسنى الشافعى من ضباط قيادة الثورة. ولكننى لم ألتق أبداً بالرئيس الراحل جمال عبد الناصر.

★ ما هى إنطباعاتك التى شعرت بها نحو هؤلاء القاده حينئذ ؟

– كان اللواء محمد نجيب شخصية ودودة للغاية، وقد رحب بى فى تلك المقابلة أجمل ترحيب ، وأبلغنى بطلب الملك بأن أقود اليخت الملكى "المحروسة" فى رحلة المنفى، وكذلك موافقة القيادة عليه لثقتهم التامة بى وبإلتزامى التام بالواجبات المنوطة بى ، وكان خُلقة العسكرى الكريم واضحاً عند توديعه للملك فاروق. أما المرحوم جمال سالم فلم يراع التقاليد العسكرية وكان يضع عصاه تحت إبطه تاره ويهزها بيده تاره أخرى فأمره الملك بإنزالها فتردد فأمرته بصوت عال بإنزالها وكذلك أشار إليه اللواء محمد نجيب فأطاع فوراً. أما البكباشى زكريا محيى الدين فكان مملوءاً بسلطة المسؤولية ويبدو أنه كان هو مندوب القيادة الفعلى فى الإسكندرية ، فحينما وافق اللواء محمد نجيب على طلبى بأن ترافق اليخت مدمرتان من الأسطول المصرى أثناء رحلة المنفى ، أعترض زكريا وتنحى جانباً مع الآخرين ثم أعلن عدم الموافقة على هذا الطلب رغم موافقة قائد الثورة.

بعض الأوسمة والنياشين التى حصل عليها

★ ماذا كانت عليه طباع الملك الشخصية بعيداً عن أبهة الملك ؟

– كان الملك رحمه الله طيب القلب جداً ، ولم يكن يحب أن يؤذى أحداً حتى فى مشاعره، وكان سريع البديهة يحب النكتة كأى أبن بلد، وليس أدل على طيبة قلبه أنه كاد يعرض حياته للخطر برفضه تسليم بعض رجال حاشيته لولا حزمى معه ، وكان متأثراً للغاية من غياب "بوللى" عنه فى رحلة المنفى لأنه كما قال لى " إنها أول رحلة يسافر فيها بدونه" وكان لا يذوق الخمر أبداً، ولكنه كان مولعاً بلعب الميسر، وحين يكون الحظ معه يرفض أن يكف عن اللعب مكتفياً بما كسبه حتى يخسره كله وزيادة، كما كان يحب الأكل بشراهة ولذلك أزدادت بدانته خاصة بعد أن ترك أعباء الملك، وأعتقد أن ذلك كان من أحد أسباب وفاته ولم يكن قد تجاوز الثامنة والأربعين من عمره.

★ لابد وإن تكون تلك السنوات الطوال التى كنت قريباً خلالها من الملك فاروق مليئة بالذكريات الحلوة والمرة. الم تفكر فى تدوينها وإصدار ها خدمة للتاريخ ؟

– هذا ما أشارت على به زوجتى بل ألحت على للقيام به، وبعد تردد ليس بالقليل قمت بتدوين أدق الذكريات مغلفة بخلفية سياسية وإجتماعية وسلمتها إلى أحد الناشرين وأمل أن تصدر قريباً.

حرم أمير البحر

إلتقينا بعد ذلك بالسيدة سميرة أبو الخير حرم أمير البحر جلال علوبه لإستكمال حديث الذكريات . ولتكشف لنا عن بعض ذكرياتها خاصة أن جمعتها بالملكة السابقة فريدة زمالة وصداقة .

★ سألناها: كيف كان زواجك من أمير البحر ؟

– قالت : كان والدى رحمه الله عبد الرازق باشا أبو الخير يشغل منصب وكيل وزارة المالية، وكان على الأسرة أن تكون بجانبه فى القاهرة ، فانتقلت الأسرة من الإسكندرية – وهى موطنها الأصلى – إلى القاهرة، ويشاء القدر أن ينتقل جلال إلى القاهرة أيضاً للعمل ضمن مجموعة الإتصال المصرية للعمل مع البعثة الإنجليزية ، وكانت أسرة والدة تسكن قبالتنا، فرأنى وأبدى لبعض الأصدقاء المشتركين إعجابه بى فقاموا بمهمة التعارف والأتفاق على الزواج، وتحدد يوم ٥ فبراير "شباط" ١٩٤٢ موعد للزفاف ، وتم توجيه الدعوة إلى الملكة فريدة وكبار رجال السراى وكبار المسؤولين فى الدولة من وزراء ونواب وشيوخ وكبار الأعيان من أسرتينا .. وفى اليوم السابق مباشرة حاصر الإنجليز سراى عابدين بالدبابات مطالبين بتكليف النحاس باشا بتأليف الوزراة ، فتكهرب الجو بالطبع وإقتصر حفل الزفاف على عدد محدود من أعضاء الأسرتين.

★ ذكر أمير البحر جلال علوبه أنك كنت زميلة دراسة وصديقة للملكة فريدة .فما هى ذكرياتك عن هذه العلاقة ؟

– كانت الملكة فريدة وأنا زميلتين فى مدرسة "نوتر دام دى سيون" وكنا صحبه من أربعة، صافيناز- وكان هذا أسمها الحقيقى – وشقيقتى وزميله ثالثة وأنا ، وكنت أعتبر الصديقة الصدوقة لها حيث كنا نتبادل أحلامنا الطفولية ونستذكر دروسنا معاً وكانت لنا هوايات مشتركة مثل لعب التنس وركوب الخيل وصيد السمك ، وكانت رحمها الله بارعة فى تسلق الأشجار فى حديقة ڤيلا والدها المرحوم ذو الفقار باشا.

★ ما هى اطرف ذكرياتك عن هذه المرحلة؟

– نظراً لضعف تدريس اللغة العربية والدين فى المدارس الأجنبية فى ذلك الوقت ، أتفق والدينا على تكليف أحد الشيوخ على تدريسهما لنا ، فكنا نضغط على الشيخ أن يركز على الدروس الدينية هرباً من صعوبة قواعد اللغة العربية ، وما أن أكتشف والدها ذلك حتى قرر إعطاءنا دروس اللغة العربية بنفسه ، فلم تكن تستطيع إحدانا الأعتراض بكلمة واحدة .

★ كيف كانت علاقتك بالملكة فريدة بعد زواجها من الملك فاروق وسكناها القصور الملكية ؟

– كانت الملكة فريدة رحمها الله وفيه لصداقتها لى، ودعتنى لحضور حفل زفافها على الملك فاروق، كما دعتنى لحضور حفل زفاف الأميرة فوزية على ولى عهد إيران، وكانت كثيراً ما تدعونى لحضور حفلات الشاى التى كانت تدعو إليها عقيلات كبار رجال الدولة والسلك السياسى ، وفى إحدى زياراتى لها فى قصر عابدين أخبرتها بأننى قد خطبت ليوزباشى بحرى ، فضحكت بعد أن هنأتنى قائلة : " ألا تخافين من الزواج من بحار، إنهم يقولون إن له زوجة فى كل ميناء" وعندما تزوجت أهدتنى بروشاً ثميناً مازلت أحتفظ به حتى الآن ، ولكن عندما ساءت العلاقة بينها وبين الملك فاروق بدأت تنطوى على نفسها وقلت مقابلاتى لها.

★هل إستمرت علاقتك بها بعد الطلاق؟

– لقد سافرت الملكة فريدة إلى باريس بعد الطلاق. وقمت بزيارتها فى شقتها المتواضعة التى كانت عبارة عن ما يسمى " أستوديو" ، مكونة من حجرة نوم وحجرة معيشة وملحقاتها ،وقد فرحت كثيراً بتلك الزيارة وأعدت لى بنفسها قدحاً من الشاى حيث لم تكن تسمح حالتها المادية بتوظيف أحد لخدمتها ، وخاصة بعد أن صادرت الثورة كل ممتلكاتها حتى التى ورثتها عن والديها ، وقد زارتنى بناتها فى منزلى عند حضورهن إلى الإسكندرية وكن متشوقات لمعرفة أدق التفاصيل عن والدهن ، وكانت الأميرة فادية أكثر بناتها شبها بها وكانت تحمل الكثير من ملامح أمها الجميلة .

★ ماذا كانت صفات الملكة فريدة ؟

– كانت أهم صفاتها أعتزازها بكرامتها ، وهذه الصفة بالذات كانت السبب فى تدهور علاقتها بالملك فاروق بشدة وبسرعة . وكانت أخلاقياتها سامية فلم تذكر الملك فاروق سواء قبل طلاقها منه أو بعده بأية كلمة تمسه، فلم تكن أبداً تنسى أنه والد بناتها، وقد أسرعت بإرسال برقية تهنئة له حين رزق من الملكة ناريمان بإبنه أحمد فؤاد، وحين توفاه الله أشتركت فى تشييع جنازته بجوار بناتها وإبنه أحمد. ولعزة نفسها كانت تكسب قوتها بريشتها، فقد ورثت حب الفن عن المرحوم خالها، وعندما أصيبت بالمرض اللعين فى دمها وأيقنت قرب نهايتها، فضلت أن تموت فى مصر وأن تدفن فى ترابها التى ولدت فيها وترعرعت فى ربوعها وتربعت على عرشها.

***

الضـــريبة على الإستهلاك الترفى

أ/ إسماعيل عنانى - باحث فى النظم الضريبية زميل الجمعية المصرية للمالية العامة والضرائب

فى عام ١٩٧٨ وفى عهد الرئيس الراحل أنور السادات صدر ما يعرف بقانون العدالة الضريبية -٤٦ لسنة ١٩٧٨ - وهو أول قانون ضريبى مصرى صدر وكان هدفه الاساسى تحقيق العدالة الضريبية بين فئات المجتمع وطبقاته المختلفة. وكانت رؤية المشرع الضريبى أن السبيل لتحقيق العدالة هو فرض ضريبة على الإستهلاك الترفى. وقد تمثل الإستهلاك الترفى فى تلك السنوات . ومع بداية الإنفتاح الإقتصادى وبعد التخلى عن النظام الإشتراكى فى ما ينفقه الأغنياء على الحفلات التى يقيمونها فى الأماكن العامة وكذلك فى الإنتفاع بالشاليهات والكبائن فى المصايف والمشاتى.

وسوف نعرض فى هذا المقال لهذين المظهرين من الإستهلاك الترفى كما أسماهما القانون ٤٦ لسنة ١٩٧٨ - قانون العدالة الضريبية - ثم أصبحت الضريبة تفرض على هذه المظاهر وغيرها بالقانون ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ وتعديلاته والذى عرف بقانون تنمية موارد الدولة .

والضريبة على الإستهلاك الترفى تنقسم طبقاً للبند أولاً من المادة ٣١ من القانون ٤٦ لسنة ١٩٧٨ إلى الآتى :

أ- الضريبة على الحفلات والخدمات الترفيهية:

*** نطاق الضريبة :**

تفرض الضريبة على الحفلات والخدمات الترفيهية التى تقام فى الفنادق والمحلات العامة السياحية - والمقصود ٠٠بذلك الأماكن التى ينطبق عليها حكم المادة الأولى من القانون رقم (١) لسنة ١٩٧٣ بشأن المنشآت الفندقية والسياحية.

ويجوز إعفاء الحفلات التى تقيمها الجمعيات الخيرية من الضريبة وذلك فى حدود حفلة فى السنة لكل جمعية بالشروط والأوضاع التى يصدر بها قرار من وزير المالية بعد العرض على اللجنة الوزارية المختصة (القرار الوزارى رقم ١٥٨ لسنة ١٩٧٨).

*** وعاء الضريبة:**

يتحدد الوعاء الذى تحسب على أساسه الضريبة بالمبلغ الذى يدفعه طالب إقامة الحفلة أو الخدمة الترفيهية.

وبتاريخ ١٩٨٦/٤/٩ صدر القانون رقم ٥ لسنة ١٩٨٦ بتعديل بعض أحكام القانون ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ بفرض رسم تنمية الموارد المالية للدولة.

وورد بالمادة الأولى منه أن يضاف إلى المادة الأولى من القانون ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ بنوداً جديدة بالأرقام من ١٢ حتى ١٦ ، وقد جاء بالبند ١٥ ما نصه :

بند ١٥- الحفلات والخدمات الترفيهية التى تقام فى الفنادق والمحلات العامة السياحية: ويحدد الرسم عليها وفقاً للمبالغ المدفوعة وبالنسب الآتية:

٢٠٪ على الـ ١٥٠٠٠ جنيه الأولى

٣٠٪ على الـ ١٥٠٠٠ جنيه الثانية

٤٠٪ على مازاد على ذلك

ويحدد الرسم على الحفلات والخدمات الترفيهية وفقاً للمبالغ المدفوعة ونسب الضريبة وبدون الحق فى إجراء أية تخفيضات عليها مقابل أية نفقات أو خصومات - ويتحمل طالب الحفلة أو الخدمة بهذه الضريبة وتدفع مع المبلغ الأصلى.

وتلتزم الجهات التى تقدم هذه الخدمات بتحصيل الرسم مع قيمة الخدمة وتوريده إلى مصلحة الضرائب.

*** تحصيل وتوريد الرسم :**

بتاريخ ١٩٨٦/٤/٢١ صدر قرار وزير المالية رقم ٧٦ لسنة ١٩٨٦ بإصدار اللائحة التنفيذية للقانون ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ بفرض رسم تنمية الموارد المالية للدولة المعدل بالقانون رقم ٥ لسنة ١٩٨٦ وورد بالمادة ٢٤ من تلك اللائحة أن تقوم الفنادق والمحلات العامة السياحية بتحصيل رسم التنمية وذلك عند تحصيلها قيمة الخدمة المقدمة . وأنه على الفنادق والمحلات المذكورة توريد الرسوم المحصلة إلى مصلحة الضرائب (الإدارة العامة لضرائب الدمغة بالقاهرة) وذلك خلال ١٥ يوم الأولى من الشهر التالى للتحصيل.

ويتم التوريد بموجب شيك لصالح الإدارة العامة لضرائب الدمغة بالقاهرة مصحوباً بالنموذج رقم (٣) المرافق باللائحة التنفيذية.

وقد سبق أن أصدرت المصلحة التعليمات التفسيرية رقم (١) للبند (١) من المادة ١٥ من القانون ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ المعدل بالقانون ٥ لسنة ١٩٨٦ بفرض رسم تنمية الموارد المالية للدولة بتاريخ ١٩٨٨/١٢/١٢ قضت بخضوع جميع أنواع الحفلات التى تقام بالفنادق - سواء بقاعاتها أو بنواديها الليلية - وسواء دخلت فى نشاطها العادى أو فى حفلات رأس السنة وغيرها من المناسبات لرسم تنمية الموارد المالية وأن ما يسرى على الفنادق فى هذا الشأن يسرى على المحلات العامة السياحية وذلك إستناداً لعمومية نص البند (١) من المادة (١٥) المشار إليها.

وإزاء الخلاف فى الرأى بين المصلحة ووزارة السياحة التى طلبت عدم خضوع حفلات النشاط المعتاد للفنادق والمحال العامة السياحية لرسم تنمية الموارد المالية للدولة. فقد إستطلعت الوزارة رأى الجمعية العمومية لقسمى الفتوى والتشريع بمجلس الدولة فأفادت بأن الذى يخضع للرسم هو الحفلة أو الخدمة الترفيهية الخارجة عن النشاط الفندقى أو السياحى المعتاد المرخص . وأن المقصود بالحفلة أو الخدمة الترفيهية فى مفهوم القانون المذكور هو إستخدام الفندق أو المحل السياحى فى إقامة حفل يستهدف الترفيه دون أن يكون لصيقاً بالأغراض المستهدفة أصلاً بإنشاء الفندق أو المحل السياحى.

لذلك فقد إنتهى الرأى إلى عدم خضوع الحفلات والخدمات الترفيهية التى تقام بالفنادق والمحلات العامة السياحية لرسم تنمية الموارد المالية للدولة إلا إذا كانت خارجة عن نشاطها اليومى المعتاد.

وقد وافقت المصلحة على هذه الفتوى وأصدرت التعليمات التفسيرى رقم(٢) للبند (١) من المادة ١٥ بتاريخ ١٩٨٩/١٢/٦ بهذا المضمون.

وعن وعاء رسم التنمية فقد صدرت التعليمات التفسيرية رقم (١) للمادة الأولى فقرة(١٥) من القانون رقم ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ المعدل بالقانون رقم ٥ لسنة ١٩٨٦ بناءً على فتوى الجمعية العمومية لقسمى الفتوى والتشريع بمجلس الدولة والتى إنتهت إلى أن وعاء رسم تنمية الموارد المقرر على الحفلات والخدمات الترفيهية التى تخرج عن النشاط الفندقى أو السياحى المعتاد المرخص به، يتحدد بالمبالغ التى يدفعها منظم الحفل للفندق أو المحل السياحى، وأن الملتزم بدفع رسم تنمية الموارد هو منظم الحفل.

ب- ضريبة مقابل الإنتفاع بالشاليهات والكبائن بالمصايف والمشاتى:

*** نطاق الضريبة :**

بتاريخ ١٩٨٦/٤/٩ صدر القانون رقم ٥ لسنة ١٩٨٦ بتعديل بعض أحكام القانون ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ بفرض رسم تنمية الموارد المالية للدولة حيث نص فى المادة الأولى على إضافة بعض البنود إلى المادة الأولى من القانون ١٤٧ لسنة ١٩٨٤، من بينها البند ١٦ والذى ينص فى الفقرة الأولى منه على الآتى :

بند ١٦- الشاليهات والكبائن والأكشاك التى تقع فى المصايف والمشاتى أيا كان نوعها ويكون الرسم عليها معادلاً ٢٠ من مقابل الإنتفاع المقرر عليها سنوياً أو من القيمة الإيجارية المقررة أساساً لربط الضريبة على العقارات المبنية بحسب الأحوال وذلك كله بحد أدنى مقداره ٥٠ جنيهاً سنوياً.

وبتاريخ ١٩٨٦/٤/٢١ صدر قرار وزير المالية رقم ٧٦ لسنة ١٩٨٦ بإصدار اللائحة التنفيذية للقانون ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ بفرض رسم تنمية الموارد المالية للدولة المعدل بالقانون رقم ٥ لسنة ١٩٨٦ حيث ورد بالمادة ٢٦ من تلك اللائحة أن الرسم الوارد بالبند ١٦ من القانون يسرى أيضاً على الوحدات السكنية (شقق أو فيلات) المقامة على الشواطئ بالمصايف.

*** وعاء الضريبة وسعرها والخصومات:**

ويلاحظ أن الضريبة تفرض بنسبة ٢٠٪ من المبلغ الذى يدفع مقابل شغل المكان خلال فترة محدودة أو بنسبة ٢٠٪ من القيمة الإيجارية المقررة أساساً لربط الضريبة العقارية ، ولا يحق للممول فى هذه الضريبة خصم أى مبالغ مقابل المصاريف أو التكاليف أو الخصم للأعباء العائلية.

ويتحمل بهذه الضريبة المنتفع بالمكان .

*** تحصيل وتوريد الرسم:**

وبتاريخ ١٩٩١/٦/٩ صدر قرار وزير المالية رقم ١٧٢ لسنة ١٩٩١ بتعديل بعض أحكام اللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ حيث جاء فى المادة الأولى منه أن :-

- يستبدل بنص الفقرة الأولى من المادة ٢٦ ونص المادة ٢٧ من اللائحة التنفيذية لقانون فرض رسم تنمية الموارد المالية للدولة المشار إليه النصان الآتيان:

مادة ٢٦ - يسرى رسم التنمية المفروض بالبند ١٦ من المادة الأولى من القانون رقم ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ المعدل بالقانون ٥ لسنة ١٩٨٦ على الشاليهات والكبائن والإكشاك التى تقع فى المصايف والمشاتى أيا كان نوعها.

مادة ٢٧ - على ملاك الشاليهات والكبائن والأكشاك المشارإليها فى المادة السابقة تحصيل الرسم من الشاغلين وتوريده إلى الجهات الإدارية المختصة بربط وتحصيل الضريبة على العقارات المبنية وذلك طبقاً للإجراءات والأوضاع المقررة لتحصيل الضريبة على العقارات المبنية والضرائب الملحقة بها.

كما جاء فى المادة الثانية منه أن يعمل بالقرار من تاريخ العمل بقرار وزير المالية رقم ٧٦ لسنة ١٩٨٦ أى من ١٩٨٦/٤/٢٢ وهو اليوم التالى لتاريخ نشره بالجريدة الرسمية.

والله الموفق

MEDCRUISE
The Association of Mediterrenean Cruise Ports
23rd General Assembly

المؤتمر الدولى الثالث والعشرين



لإتحاد موانى البحر المتوسط للسياحة البحرية
٤-٥ نوفمبر ٢٠٠٣ الإسكندرية

تغطية أيمان العرجاوى

يمثل عام ١٩٩٦ البداية الحقيقية لمنظمة MEDCRUISE التى أنشاءت لتهتم بشئون السفن السياحة البحرية فى دول حوض البحر المتوسط وقد ولدت عملاقة نظراً لشدة الإحتياج إلى كيان منظم تتحرك من خلاله معظم الشركات البحرية الكبرى وأيضاً يتم مناقشة مشكلات (كروز) فى دول البحر المتوسط نظراً لما يمثله موقع البحر المتوسط على خريطة العالم الأوروبى و الأفريقى وأيضاً الآسيوى .

وقد جاء إنعقاد مؤتمر إتحاد موانى البحر المتوسط للسياحة البحرية هذا العام بدعوة من هيئة ميناء الإسكندرية وغرفة ملاحة الإسكندرية ووزارة السياحة المصرية وتحت رعاية السيد المهندس حمدى الشايب وزير النقل وبحضور السيد اللواء عصام بدوى رئيس قطاع النقل البحرى والسيد محمد إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية والسيد اللواء حاتم القاضى وبحضور ممثل السيد المحافظ وممثل السيد وزير السياحة وبرئاسة السيد خوان مدريد رئيس منظمة (الميدكروز) .

وقد إلتقت مجلة إنترناشيونال به فى حوار خاص وسألناه عن:

* منظمة الميدكروز ودور البحر المتوسط فى الربط بين كل هذا العدد من الموانى الهامة؟

فأجاب أن أهمية البحر المتوسط تمتد ليس فقط إلى موقعه السياحى المتميز وتعدد مزاراته وأيضاً أهمية الموانى التجارية والسياحية التى يجمعها والتى تتنوع من بلد إلى آخر ولكنه يسهم أيضا فى إنعاش الثقافة السياحية لدول البحر المتوسط.

أيضاً توجهنا إليه بسؤال عن

* أهم العوامل التى تؤثر على حركة السياحة بشكل عام صعوداً وهبوطاً والسياحة البحرية بشكل خاص فى البحر المتوسط ؟

– فأجاب أن هناك عاملاً يقف وراء إنتعاش السياحة فى هذا البحر أو ركودها وهو مقدار ما تتمتع به دول البحر المتوسط من سلام وأمان سياسى تعيش فيه شعوب المنطقة وأن تحقيق السلام فى هذه الدول هو بالتبعية جزء كبير من تحقيق السلام فى العالم.

وعن أهمية ميناء الإسكندرية

قال : أن رغبة شركات الكروز الكبرى تتجه لإستغلال الأسطول الحالى والمستقبلى فى تكوين سوق سياحية شتوية فى جنوب المتوسط والبحر الأحمر وخاصة مصر وتلعب كل من موانئ الإسكندرية وبور سعيد وشرم الشيخ دور كبير فى هذه الرحلات، فضلاً عن التزايد الكبير فى حركة اليخوت البحرية التى يقبل عليها عدد من السائحين فى بلدان أوروبا المطلة على البحر المتوسط، وتعانى هذه الحركة السياحية الهامة من الإفتقار للعدد الكافى من المراسى والمارينات والمرافق اللازمة وذلك لتقديم كافة الخدمات.

وقد تحدث اللواء محمد إبراهيم يوسف **رئيس هيئة ميناء الإسكندرية بقوله:**

أننا ومن هذا المنطلق بدأنا العمل فى ميناء الإسكندرية على تنمية وتطوير محطة الركاب البحرية والتى ينتظر الإنتهاء من تطويرها فى منتصف عام ٢٠٠٤ بتكلفة تقدر بـ ٣٨ مليون جنيه والمنطقة المحيطة بها لتحويلها إلى محطة كروز دولية ومنطقة سياحية ترفيهية لجذب نصف مليون سائح سنوياً وأيضاً تشمل المنطقة المركز التجارى والمارينا المخصصة لليخوت والمنطقة التجارية والأوكريوم وذلك سيتم بإذن الله على عدة مراحل منها:

إنشاء مرافق ترفيهية، فنادق ٥ نجوم، خدمات سياحية تتعلق بالواجهة البحرية مثل الإسكان السياحى الفاخر والمكانب الإدارية المتميزة بإستثمارات قدرها ٦٠ مليون جنيه كمرحلة أولى.

– إنشاء محطة اليخوت الدولية والمبانى للخدمات الإدارية والترفيهية والمطاعم البحرية الملحقة بها وتسع ٥٠٠ يخت بتكلفة تقديرية (٤٥) مليون جنيه خلال (٢٤) شهر كمرحلة ثانية

– وأيضاً منطقة الأوكوريوم والمركز الترفيهى البحرى أهم الخطوات التى سيتم إنشاءها.

ويعد هذا المشروع تحفة معمارية هى من أهم عناصر الجذب السياحى المتوقع لمدينة الإسكندرية وللميناء التاريخى ككل (الجونه القديمة) ويشمل أنشطة للعرض المسرحى والترفيهى ومتحف للأطفال ملحق به أجنحه بحرية عائمة ومطاعم وساحات عائمة مع الحفاظ على الأرصفة التاريخية.

ومن هيئة قناة السويس وعن الفريق على فاضل **رئيس الهيئة تحدث اللواء** أحمد **الديب قائلاً:**

أن إدارة القناة بدأت فى تقديم تسهيلات للسفن السياحية العابرة لقناة السويس إلى منطقة البحر الأحمر وذلك منذ عام ١٩٩٣ وبدأت بعمل تخفيضات للسفن السياحية التى تمر لزيارة الموانى المصرية المطلة على البحر الأحمر يصل إلى ٣٥٪ وإزدادت إلى ٥٠٪ .

ولتعميق التواجد فى الأسواق الملاحية السياحية والتعرف عن قرب على المنظمات والإتحادات المشغله لهذه السفن، وعلى الشركات الملاحية الكبرى العاملة فى هذا المجال، بدأت الهيئة منذ ثلاث سنوات فى التواجد فى غالبية المؤتمرات السياحية التى تعقد بموانى العالم المختلفة ومنها:

– حضور مؤتمر منظمة MEDCRUISE بچنوا فى أكتوبر ٢٠٠١ .

– حضور الإجتماع السنوى لمنظمة MED CRUISE بجزر الأزور فى مايو ٢٠٠٢ .

– حضور مؤتمر Seat rade بچنوا فى سبتمبر ٢٠٠٢

– حضور الإجتماع السنوى للمنظمة فى ڤينسيا فى مايو ٢٠٠٣ .

كما أصدرت لائحة العائمات الصغيرة للسفن ذات الحمولة أقل من ٣٠٠ طن وهذه اللائحة تتضمن إعفاء اليخوت من رسوم العبور بالكامل فى رحلة العودة (خلال ٦ شهور) وبذلك تتمتع اليخوت بتخفيض قدره ٥٠٪ .

كما إلتقت إنترناشيونال باللواء/ حاتم القاضى وتوجهنا إليه بالسؤال.

ما هى دلالة عقد مثل هذا المؤتمر فى مدينة الإسكندرية بدعوة من عدة جهات مصرية ؟

قال: إن منظمة الميدكروز تمثل مركزاً للنشاط البحرى السياحى فى البحر المتوسط وينظر إليها على أنها قوة مؤثرة فى هذه الحركة السياحية على المستوى العالمى ككل وقد شاركت موانى الإسكندرية فى مؤتمرات المنظمة السابقة منذ عام ١٩٩٦ ونظراً لتنامى الأهمية الحقيقية لميناء الإسكندرية فقد جاءت فكرة عقد هذا المؤتمر تفهماً من المنظمة للحجم الحقيقى لهذا الميناء السكندرى وما يمكن تعليقه عليه من مشروعات وآمال مستقبلية تخدم المنظمة والميناء بنفس القدر.

وفى النهاية تحدث السيد خوان مدريد عن أولويات تخطيط السفن البحرية السياحية وأن منطقة الكاريبى تحوى ٢٨ سفينة تعمل فى أوروبا يصل عدد ركابها فى المتوسط ٢٨٠ راكب لكل سفينة وتسعى المنظمة لزيادتهم إلى ٣٨٠ فى عام ٢٠٠٤ .

وفى عام ٢٠٠٦ سيتم تسليم سفن أكبر حجماً تتسع لـ ٣٠٠٠ راكب يبدأ العمل بها فى مدينة ميامى بأمريكا .

وقد إختتمت اعمال المؤتمر الذى إستمر على مدى يومين بالإسكندرية وعاد ضيوف المؤتمر إلى بلادهم بكل ما هو جديد من مشروعات وافكار تطويرية.

★★★

تحليل العنصر البشرى فى حوادث التصادم

الجـزء الثـانى

دكتور ربان / أحمد حنفى
الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

ذكرنا فى العدد السابق العوامل البشرية فى حوادث التصادم ونستطرد فى هذا العدد العوامل المتعددة فى حوادث التصادم وطرق وأساليب منع وتقليل حوادث التصادم الناتجة عن العناصر البشرية.
من خلال تحليل مختلف العوامل المسببة لحوادث التصادم فإن هذا البحث يؤكد على تحليل العنصر البشرى والذى يتسبب ببساطة فى حوادث التصادم، كما يمدنا ببعض الطرق والأساليب لمنع وتقليل تأثير العناصر البشرية المسببة لحوادث التصادم .
تحدث كل حادثة تصادم فى وقت محدد وفى مكان وظروف معينة، وأسباب حوادث التصادم متعددة، ويمكن تصنيفها إلى نوعين هما العنصر البشرى والعنصر المادى ويتضمن العنصر البشرى مسئولية الإنسان والمستوى الفنى للبحارة وقدراتهم ولياقتهم ومدى إجهادهم .. الخ . بينما يتضمن العنصر المادى العوامل الطبيعية والظروف المحيطة وخصائص السفينة .. الخ .

٢- العوامل المتعددة فى حوادث التصادم
أ- مرحلة التغذية العكسية:
خلال حدوث وتقدم عملية التصادم، تتداخل عدة عناصر غير متوقعة فى الحادث ، بمعنى آخر تكون هناك عدة عوامل فجائية ، ويأخذ حادث تصادم بسيط كمثال نجد أن أعمال المناورة التى يقوم بها البحارة لمنع التصادم هى عملية ناتجة عن التغذية العكسية بالموقف أولاً وقبل أى شئ فيجب على البحار إفتراض وجود الخطر وتقييم مستوى هذا الخطر . وعند وجود خطر التصادم وأصبح من الضرورى إتخاذ خطوات لتجنب هذا التصادم ويبدأ البحارة فى عمل الإجراءات المناسبة من خلال ملاحظة تأثير تلك الإجراءات فإن مزيداً من التخمينات ستتم للتنبؤ بإستمرار وجود خطر التصادم وهذه العملية تسمى بالتغذية العكسية .
ويمكن توضيحها بالرسم الصندوقى التالى:

إكتشاف الخطر
إتخاذ الإجراءات
مراقبة النتائج
تفادى خطر التصادم
مازال الخطر موجود
حدوث حادثة

ب- العوامل المتعددة فى حوادث التصادم :
تنتج حوادث التصادم عادة نتيجة لعدة عوامل، وغالباً ما تتفاعل تلك العوامل مع بعضها البعض فى تأثير مشترك وفى بعض الأحيان يصعب تحديد أى من هذه العوامل هو العامل الحاكم فى الحادثة . ونظراً لأنه غالباً ما تكون العوامل البشرية هى العوامل الحاكمة والأكثر فعالية فإن العناصر البشرية تصنف بوجه عام كسبب رئيسى للحوادث فى إحصائيات الحوادث البحرية طالما وجدت هذه العناصر البشرية وفى الواقع أن هذه التحليلات سطحية للغاية وهى طريقة غير جيدة لمنع أو تقليل حوادث التصادم .
وهذا مثال لحادثة تصادم حدثت بدون تدخل عناصر بشرية، حيث كانت سفينة كبيرة بكامل حمولتها تربط على جانب رصيف (تحت الريح) فى نهر تشانج جيانج وبعد مرور مَدّين متتالين وفجاءة وبدون تدخل أى قوة خارجية إنقطعت شوامى الرباط ونتيجة لذلك أصبحت السفينة ليست تحت السيطرة وإنحرفت مع التيار متسببة فى عدة حوادث تصادم مع سفن أخرى ومع الرصيف .
وبتلخيص أسباب الحادثة السابقة يمكن وضع العوامل التالية فى الإعتبار : الشد المتغير على شوامى الرباط ، سوء نوعية الشوامى ، العمق القليل تحت السفينة المحملة خلال الجذر نتج عنه قوة شد كبيرة تحت قاع السفينة، إزدياد المقاومة نتيجة بدن المؤخر العريض فى مواجهة التيار .. الخ.
كل عامل من العوامل السابقة هو عبارة عن حلقة فى سلسلة الحادثة كل منها له تأثير معين على الحادثة، ونظراً لعدم تورط عنصر بشرى فى هذه الحادثة أمكن تحليلها بموضوعية . إن دور العنصر البشرى هو حلقة هامة فى سلسلة العوامل المسببة للحوادث ، أن وجود العنصر البشرى يتفاوت فى بعض حوادث التصادم ولذا فمن غير الصحيح إطلاق عبارة (حادثة بسبب عنصر بشرى) على كل حادثة تضم عناصر بشرية.

ج- المفاهيم المتعددة لخطر حادثة التصادم:
من المعروف أن هناك عدة عوامل تتسبب فى وجود خطر حادثة التصادم مثل الظروف الطبيعية وكثافة المرور والإدارة .. الخ. ومعظم حوادث التصادم تحدث نتيجة لعدة عوامل مجتمعة وقليل من تلك الحوادث يكون السبب فيها عامل واحد من العوامل السابقة ، لذا فإن خطر التصادم يوجد فى أى وقت وأى مكان حيث تتفاعل العناصر النسبية مع بعضها البعض .
فى حادثة التصادم ، على الرغم من إتخاذ إحدى السفينتين الإجراءات المناسبة طبقاً لقواعد منع المصادفة لمنع التصادم ولكن نتيجة لإهمال وتجاهل السفينة الأخرى لا تستطيع السفينتين التخلص من التصادم. وفى بعض الأحيان ورغم إتخاذ إحدى السفن جميع الإجراءات والمناورات الفعالة لتجنب التصادم إلا أن يصعب تجنب التصادم نتيجة للمناورة الخاطئة للسفن الأخرى.
قد نجد سفينة فى وضع تصادم مستمر وذلك بسبب أنه كان من الصعب على البحارة إدراك وجود خطرآخر محتمل بعد حدوث الحادثة مباشرة فجميع الأخطار المحتملة يمكن أن تتغير وتتطور، هذه التغيرات والتطورات تكون فى بعض الأحيان سريعة . عندما يركز البحارة على خطر ما فإنهم قد يهملون خطر آخر صغير إذا ما حدث ذلك فجأة . وهذا الخطر الصغير قد يتسبب فى حادثة خطيرة .
يحدث أن تصطدم سفينة بأخرى عندما محاولتها تفادى لنش إقترب فجأة بدون إتباع القواعد البحرية الصحيحة، وقد تفقد سفينة موقعها أثناء تفقدها لشمندورة مضيئة إصطدمت بها، وقد يؤدى تأخر سفينة تُغير خط سيرها عند نقطة الدوران فى شحط تلك السفينة .. الخ ، كل تلك الحوادث تبين لنا أن خطر الحوادث يوجد فى جميع الأوقات وجميع الأماكن .

٣- طرق وأساليب منع وتقليل حوادث التصادم الناتجة عن العناصر البشرية :
على الرغم من وجود التحليلات الإحصائية للعناصر البشرية المسببة لحوادث التصادم وطبقاً للحقائق القائلة بأن السبب الأكبر لحوادث التصادم يرجع إلى العامل البشرى فإن يمكننا عرض بعض الوسائل والطرق السهلة والعملية التى يمكن تنفيذها على ظهر السفن لمنع وتقليل حوادث التصادم الناتجة عن العناصر البشرية :
أ- رفع مستوى الإحساس بالمسئولية لدى البحارة والتأكد من الروح المعنوية العالية لضباط المناوبة .
ب- رفع المستوى التقنى للبحارة وخاصة رفع قدراتهم على التعامل مع المواقف الطارئة ليصبحوا قادرين على تقدير أهمية ووجود الخطر.
ج- وضع القواعد والقوانين الضرورية والمطالبة بعمل مناطق فصل حركة المرور لتقليل حالات التخطى والعبور العرضى وتقليل العوائق أمام السفن الكبيرة للوصول إلى الملاحة الآمنة .
د- على كل السفن إستخدام جميع الوسائل المتاحة المناسبة للموقف الحالى لتحديد مدى وجود الخطر وإذا كان هناك أى شك فى ذلك فيعتبر الخطر موجوداً .
هـ - يجب إجراء دراسة شاملة عن تأثير العناصر البشرية فى حوادث التصادم وتجميع الحوادث المتشابهة كدروس مستفادة على مستوى العالم .
مازال الطريق طويلا فى مجال بحث وتحليل تأثير العناصر البشرية على حوادث التصادم ، وعن طريق التحليل الناجح لتأثير العناصر البشرية على حوادث التصادم يمكن لضباط الملاحة التنبؤ بصورة صحيحة بوجود خطر التصادم وإتخاذ الإحتياطات الفعالة لمنع التصادم وسيؤدى ذلك إلى نتائج مضاعفة بنصف المجهود لتحقيق الملاحة الآمنة حول العالم .

***

الإستراتيجية الأمريكية .. إلى أين ؟!!..

بقلم / عبد السلام السيد أحمد

كانت الإعتداءات التى وقعت فى شهر سبتمبر عام ٢٠٠١ بنيويورك وواشنطن هى البداية لتنفيذ السيناريو الأمريكى تحت شعار "الحملة على الإرهاب" الذى أدى إلى غزو الدول وتدميرها ثم إحتلالها، والتدخل فى شئون دول العالم، والسعى لتغيير أنظمة الحكم فى أى بلد ، ونسيت الولايات المتحدة أو تناست أنه سبق لها تدعيم حركات الإرهاب فى العالم ، وتمويل وتدريب وتسليح الإرهابيين بما فيهم جماعة أسامة بن لادن وحركة طالبان..

إن الرئيس بوش يرفض التفرقة بين الإرهابى وبين المناضل الذى يسعى لتحرير بلده من أى إحتلال أجنبى ، ولم تستجب الولايات المتحدة للنداء العالمى الذى طالب بعقد مؤتمر عالمى لمكافحة الإرهاب تحت أشراف الأمم المتحدة ، وإقامة تعاون وتنسيق فعال بين الدول لإستئصال أسباب ظاهرة الإرهاب بعد وضع التعريف الصحيح له ..

تغيير العقول والأفكار

لقد أصبح واضحاً أن الإستراتيجية الأمريكية تسعى لإجراء تغيير واسع فى البلاد العربية عن طريق تغيير العقول والأفكار والإتجاهات التى تعتقد أنها السبب الأساسى للتطرف والإرهاب والعنف .. ولذا بدأت أمريكا بإعلان الحرب على أفغانستان ، ثم غزت مع حليفتها بريطانيا - بعد تحديها للأمم المتحدة - العراق ..

مظاهرات ضد بوش فى استراليا

وبالرغم من تورطها فى الحربين إلا أنها لازالت مصرة على إعادة صياغة المجتمعات العربية والإسلامية، فكان تحرشها بكل من سوريا وإيران بدعوى دعمهما للإرهاب وتطوير أسلحة الدمار الشامل..

إن الإدارة الأمريكية أصبحت تحت سيطرة التخبط ، ويعيش الرئيس الأمريكى ورطة تتمثل فى محاولة إعادة الإستقرار للعراق ، ووقف نزيف الدم الأمريكى المراق فيه ، وخاصة بعدما شاب الإضطراب أعداداً كبيرة من القوات الأمريكية لدرجة فقد الثقة فى مهمتها، وعدم إستوعاب أهداف الحرب على العراق لدرجة أن الجندى الأمريكى أصبح يتساءل عن سبب إشتراكه فى هذه الحرب التى لا يعرف لها نهاية خاصة بعدما أصبح يواجه مقاومة قوية وعنيدة تؤدى يومياً بحياة عدد كبير من الجنود.

بوش

لقد أخذت أسهم الرئيس بوش فى الهبوط.. وبدأ التساؤل عن مدى حكمة سياساته التى إنتهجتها إدارته سواء فى أفغانستان أو العراق لدرجة أن الكثيرين يتوقعون أن يلقى بوش الإبن المصير الذى لاقاه بوش الأب، ويؤكد ذلك المظاهرات التى قام بها آلاف من الأمريكيين وبخاصة أسر الجنود الأمريكيين مطالبين بسحب القوات الأمريكية من العراق.

فوضى الشرق الأوسط

إن الوضع فى الشرق الأوسط يموج فى حالة من الفوضى على كافة الجبهات، ومن المتوقع تصاعد موجات العنف التى قد تؤدى مستقبلاً إلى تفكيك المنطقة وعدم تماسكها.. ولذا فإن الأمر يتطلب وقفة عربية إسلامية جادة للتحرك مع المجتمع الدولى بعيداً عن بيانات الشجب والإدانة التى قد تؤدى إلى تقسيم المنطقة عرقياً وطائفياً خاصة بعد غزو أفغانستان والعراق، ومواصلة إسرائيل لإعتداءاتها على الفلسطينيين العُزل ، بجانب أعمال التحرش بسوريا وإيران.

التخريب فى كل مكان من العراق

صور لما تعانيه المنطقة

أفغانستان : لازالت حركة طالبان تصول وتجول فيها بقوة ونشاط ، وتضرب بإستمرار وبشراسة بعدما عجز الأمريكيون من الحد من هذا النشاط الذى يزداد يوماً بعد يوم ، وعدم تمكنهم من القضاء على جماعة طالبان.

العراق : لقد كان الغزو الأمريكى البريطانى عليها بمبررات زائفة أكدتها الصحافة الأمريكية التى نشرت أخيراً أن إدارة بوش كانت متأكدة من خلو العراق من الأسلحة النووية قبل شن الحرب ، وقد أدى ذلك إلى قيام الحرب الأهلية بعد إنتشار الفوضى وإنعدام شبه كامل للأمن وشعور أهل العراق بالرعب والفزع..

لقد كانت القوات الأمريكية عنيفة فى مواجهة الشعب العراقى مما نتج عنه وقوع ضحايا أبرياء، وأصبح العراق يعيش بعد جحيم صدام فى جحيم الإحتلال والمقاومة الوطنية العراقية المتصاعدة، خاصة بعد حل الجيش العراقى ونهب المؤسسات العامة والمتاحف فى بداية الإحتلال . إن المقاومة العراقية كشفت عملياتها مما أدى إلى سقوط عشرات الضحايا ومئات الجرحى يومياً من الجنود الأمريكيين.

سوريا: إتجهت إليها أنظار الإدارة الأمريكية بعدما إعتمرها الشك فى قيام صدام حسين بتهريب مليارات الدولارات إلى البنوك السورية قبل الغزو ، وبالرغم


مبنى الصليب الأحمر الذى هدمته المقاومة العراقية

من إنكار الحكومة السورية هذا الإتهام إلا أنه تم التنسيق بين الإدارة الأمريكية وإسرائيل لعمل عسكرى ضد سوريا ، وكانت البداية عندما قامت إسرائيل بضرب العمق السورى بقاذفات إسرائيلية، وتقديمها هذه الخدمة العسكرية الإستراتيجية للإدارة الأمريكية عقاباً على مواقف سوريا الرافضة للحرب على العراق.

وقد كشف القانون الجديد - الذى صدر لمعاقبة سوريا - المشروع الأمريكى ضد


مظاهرات فى العراق ضد الولايات المتحدة

العرب تحت زعم الديمقراطية وحقوق الإنسان ونزع التسلط وأساليب البطش والقمع.

فلسطين : يتحدى شارون – الذى وصفه الرئيس بوش بأنه رجل سلام – كل المواثيق والأعراف الدولية ، ولا تتوانى قواته فى إقتحام التجمعات السكانية الآمنة لتمارس أبشع أساليب العقاب الجماعى من هدم المنازل وتشريد آلاف الفلسطينيين فى محاولة لإجهاض كل نشاط مشروع للمقاومة الفلسطينية ، ولذا فقد فشل مشروع خريطة الطريق الذى إقترحته الولايات المتحدة لتحقيق سلام الشرق الأوسط بسبب عدم جدية إسرائيل فى إقرار السلام

عرفات

الخراب الذى خلفته إسرائيل

فى المنطقة ، وإتجاهها إلى الحيل والألاعيب التى إستطاعت بها تحويل الموضوع إلى محاربة الإرهاب وطرد الرئيس عرفات، هذا بجانب مواصلة إقامة الجدار العنصرى الفاصل على حساب الأراضى الزراعية والأحياء الفلسطينية، وتشريد آلاف السكان الآمنين مما أدى إلى نشر الفوضى والعنف والبطالة والجوع فى الأراضى الفلسطينية .

الكلمة الأخيرة

إن السؤال الذى يدور حول الأوضاع المتردية التى تعانى منها المنطقة العربية هى:

- **ماذا حققت الولايات المتحدة على مدى عامين من التعبئة**

الدبابات الإسرائيلية تجول فى الأراضى الفلسطينية

الشاملة ؟..

- **هل عم السلام والديمقراطية ربوع أفغانستان والعراق ؟..**
- **هل قضى الرئيس بوش على الإرهاب وأصبح العالم يعيش فى طمأنينة ؟..**
- **هل تم القبض على صدام حسين وأسامة بن لادن ومحاكمتها ؟..**

إن الجواب سيكون حتماً لا .. ثم لا.. وذلك للأسباب الآتية:-

* أصبحت قضية العراق فى أيدى



الجنازات الجماعية فى فلسطين

مجموعة من السياسيين الذين لا يتمتعون بخيال سياسى أو جرأة فى التفكير مما أدى إلى نشاط المقاومة العراقية التى تطالب بخروج الغزاة وتسليم الحكم للعراقيين..

* لازالت إسرائيل تتلاعب بكل العهود والإتفاقات بمساندة الولايات المتحدة التى تتخذ من الفيتو وسيلة لمساعدتها فى تنفيذ إعتداءاتها التى تولد العنف وتقود المنطقة إلى الدمار والخراب .

إن الرئيس جورج بوش وأعضاء إدارته يواجهون مأزق صعبة ولحظات حاسمة خاصة بعد الإنتقادات التى إنهالت عليهم بقسوة لدرجة إتهامهم بالتلاعب بأرواح الجنود الأمريكيين . والمطالبة بضرورة سحب القوات الأمريكية من العراق التى شبهوها بفيتنام جديدة . ويواجه تونى بلير رئيس الوزراء البريطانى إتهامات حزب العمال الحاكم التى وصفته بالخيانة والكذب والتزوير .. ولذا فالموقف يستدعى تسليم تقاليد الحكم فى العراق للعراقيين أنفسهم تحت مظلة الأمم المتحدة ..

بلير

إن الدول العربية يجب عليها السعى لإيقاظ ضمير العالم وحثه على العمل إشتراكا مع الأمم المتحدة لوقف الإعتداءات الوحشية المتكررة ضد الفلسطينيين والتصدى لكل ما هو ضد العرب ودولهم.

البقاء لله

الدكتور
عادل أبو زهرة

رحم الله الدكتور / عادل أبو زهرة وأسكنه فسيح جناته فقد كان علماً بارزاً ومنارة تُشع ضوئها الملهم القوى فى ظلمات التخلف والجهل وإنهيار القيم الأصيلة الفاضلة التى طالما عاشت مصر بها ولما كان عادل أبو زهرة إمتداداً مصرياً أصيلاً لثقافة وحضارة الأجداد وكان واحداً من هؤلاء النُساك الزاهدين فى خدمة صروح الحكمة والمعرفة من أجل مصر أفضل ومن أجل مجتمع مصرى أكثر رقياً وتحضراً كان دائماً يردد هذا البيت الشهير من الشعر للأديب ناظم حكمت: أجمل الأنهار هى التى لم نراها بعد وأجمل الشعر هو الذى لم نسمعه بعد .. . هكذا كان يعتقد ويفكر .

كان عادل أبو زهرة محباً لكل قيمة نبيلة ولكل فكرة مضيئة ولكل عمل بناء، حيث إنعكس ذلك فى تأسيسه لجمعية أصدقاء مكتبة الإسكندرية ولجمعية أصدقاء البيئة بالإسكندرية كما أنعكس فى كتاباته ومقالاته، اليوم نحن نفتقده، لكن كل قيمة وفكرة حاول غرثها ستجد فينا أرض خصبة لتنمو وتزدهر ، نعزى أنفسنا فى فقيدنا الغالى ونسأل الله أن يلهمنا وأهله وأسرته وأصدقائه الصبر والسلون .

دكتور/ أيمن النحراوى

البقاء لله

اللواء بحرى
محمد جمعة إبراهيم

رحم الله سيادة اللواء بحرى/ محمد جمعة إبراهيم وأسكنه فسيح جناته ، فقد كان من أبناء مصر الأوفياء الذين خدموا بجد وإخلاص فى كل موقع تولى مسئوليته وفى كل مركز تولى قيادته سواء فى القوات البحرية المصرية أو فى قطاع النقل البحرى حيث تشرفت بالتعرف إلى سيادته عندما عمل فى مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى بعد خدمة مشرفة فى ذلك القطاع إستطاع خلالها أن يؤسس واحدة من أهم وأقوى محطات الحاويات فى شرق البحر المتوسط وهى محطة حاويات بورسعيد والتى مازالت حتى تاريخنا هذا فى مقدمة المحطات والموانى فى منطقة الشرق الأوسط ، ولقد كان الفقيد لى بمثابة الأب والأستاذ حيث تعرفت إليه فى تلك المرحلة المبكرة من عملى كان أثنائها بمثابة فيض من العلم والثقافة والخبرة العميقة والتى قدمها إلينا جميعاً من أبنائه وتلاميذه بروح الأب والمعلم التى إتسم بها جيله من الأساتذة والقادة. رحم الله الفقيد وأسكنه فسيح جناته وألهم أسرته وأبنائه الصبر والسلوان إنه نعم المولى ونعم النصير .

دكتور/ أيمن النحراوى

بعد تكرار مسلسل تعذيب المعتمرين والنصب عليهم

حاوره عبد الرحيم مصطفى

رئيس موانى البحر الأحمر :

★ يتهم الأجهزة المعاونة بالمشاركة فى إفتعال هذه الأزمة التى تتكرر سنوياً..!

★ الأقلام الماجورة والأبواق ذات المصلحة تقلل من مجهودات الدولة بصفة عامة.. والموانى بصفة خاصة..!

★ متابعة مستمرة لوزير النقل.. وإطلاق كافة الصلاحيات لتذليل كافة العقبات لضيوف الرحمن..!

- لايزال مسلسل ظاهرة إفتراش وتكدس المعتمرين بالموانى مستمراً عاماً تلو الآخر رغم التصريحات والوعود البراقة للسادة المسئولين بأن هذا العام سوف يشهد موسماً ناجحاً غير الأعوام السابقة إلا أن الواقع يكذب هذه الإدعاءات ، وتصبح الموانى هي السبب الرئيسى وراء تلك الأزمة.. فبدأت الأقلام والصيحات تتعالى وتهاجم موانى البحر الأحمر العتيقة المسئول الأول عن سفر ووصول معتمرى وحجاج بيت الله الحرام.. وتقلل من أهميتها والدور الذى يبذل لتذليل العقبات وتوفير كافة التسهيلات لهؤلاء المسافرين.. كان لابد من وقفة ومحاولة لإلمام أوراق متناثرة حول هذا الإتهام مَن المسئول ووراء تلك الأزمة المفتعلة التى تتكرر سنوياً.

.. هل هم الركاب بسلوكياتهم وقلة وعيهم بالإجراءات والضوابط المنظمة.. ؟! أم جهات إصدار التأشيرات.. ؟! أم الشركات المنظمة..؟! أم الموانى المتهم الأول فى هذه القضية؟!

.. لذا سارعت مجلة"إنترناشيونال" الدولية المتخصصة .. وقفزت بسرعة الريح لملاقاة المسئول الأول المتهم فى هذه الأزمة للوقوف على مدى ما صرحت به بعض الصحف من تقصير وعدم تبسيط الإجراءات داخل الموانى ووراء مسلسل تعذيب المعتمرين.

.. كانت المقابلة حارة وجرئية مع اللواء بحرى/ صلاح الوليلى رئيس هيئة موانى البحر الأحمر لفتح هذا الملف ومحاولة لإلمام أوراقه المتناثرة..!

.. برزت فى الآونة الأخيرة وخاصة عمرة رمضان بعض المشاكل التى أدت إلى تكدس بعض المعتمرين لعدة أيام فى بعض موانى الهيئة مما دعا بعض الصحف والأجهزة المسئولة إلى الهجوم المباشرة على موانيكم..

ما تعليقكم فى ضوء ذلك الإتهام؟!..

* بداية أرحب بمجلتكم ذات القلم الموضوعي الصادق التى تعتبر مرآة الواقع .. كذلك أرحب بكافة الأقلام التى تحوى الصدق والشفافية ، وأننى أتجنب الأقلام والأبواق العالية التى تمت بمصلحة ضد المصلحة القومية.. وأننى أقولها كلمة حق أن موانى البحر الأحمر التى تتهم بالتقصير والإهمال، وهذا الإتهام ليس بجديد عليها فهى الموانى الوحيدة فى مصر التى تتحمل مسئولية سفر ووصول ٢ مليون معتمر سنوياً إضافة إلى ٣٠ ألف حاج كل عام متمثلة فى موانى "السويس- سفاجا- نويبع" وبالرغم من المجهود الذى يبذل كل عام من إعداد الترتيبات لموسم الحج قبل بدايته بخمسة أشهر وهى فى حالة إستعداد قصوى طوال العام لإستقبال هذه الفئة بجانب المسئوليات الأخرى من إجراءات تسفير الركاب والسائحين.. إن الدولة لم تدخر جهداً فى فتح الإستثمارات الضخمة لتشيد الإستراحات ومراكز الخدمات والصالات بإضافة خدمات جديدة كل عام تعمل لصالح الراكب من تذليل الصعاب وتوفير وسائل الراحة والأمان لسفره بداية من وصوله إلى الميناء وحتى صعوده على ظهر العبارة.

..ويمضى اللواء / صلاح فى حديثه الملتهب عن هذه الأزمة ويؤكد بأن موانينا مفتوحة أمام الجميع وأطالب هؤلاء القلة التى تسعى إلى تقليل دورنا الحيوى من زيارتها والوقوف على حقائق الأمور داخلها دون رتوش أو مجاملة لأحد منا .. مستعدون لإستقبالهم وشرح كل ما يتطرق حول هذا الموضوع ورصده بالموضوعية.

*** سيادتكم .. إذن ما هى المشكلة الأساسية التى ظهرت وأثارت هؤلاء إلى النيل من مجهوداتكم فى هذا الهجوم الشرس على موانى البحر الأحمر؟!**

** أود أن أوضح لكم قبل التعرض لتلك الأزمة المفتعلة وأتساءل عن:- ما هى الجهة الرسمية الوحيدة المسئولية عن تنظيم العمرة التى تثير المشاكل هذه كل عام ..؟ حقيقى أنا لا أعرف .. فالبعض يقول وزارة السياحة من خلال شركاتها .. والبعض يقول اللجنة المصرية لشئون الحج والسياحة .. والبعض يقول القنصليات التى تصدر التأشيرات .. والآخرين يقولون موانى السفر .. جهات كثيرة متشابكة تتيح لأصحاب النفوس الضعيفة فى دخول هذه الحلقة ويبتزون هؤلاء البسطاء الذين يأملون بإطفاء شوقهم إلى بيت الله الحرام.. أننى أوكد لا يوجد أى تنسيق بين هذه الجهات برغم الإجتماعات التى تعد وتعقد لتنظيم تلك المواسم بشكل جيد، إلا أن هناك أيدى خفية تغير معالم تلك الخطط وتظهر على سطحها الإبتزاز والإستغلال لهؤلاء البسطاء والنتيجة تصب فى موانينا عندما يصلوا ويكتشفون أنهم وقعوا فى الفخ .. فيتكدسوا أفواجاً حتى تحل الجهات المسئولة المنظمة مشاكلهم.

.. ويضيف اللواء / الوليلى بعض المواقف والصور التى تفضح تلك اللعبة.. فالبعض يأتى إلى الميناء وتأشيرته بالسفر بحراً إلا أن الشركة المنظمة تذهب به إلى ميناء آخر للسفر براً !

.. ماذا تفعل إزاء هذا الموقف.. لابد من تنفيذ التعليمات فيتم إحتجازهم بالميناء داخل الصالات المزودة بكافة الخدمات حتى تقوم الشركة المنظمة بحل هذه المشكلة لأنها من الدواعى الأمنية..

.. صور أخرى تتكرر تأتى بعض الشركات المنظمة لراحة العمرة ببعض الأوتوبيسات الناقلة للمعتمرين وحالتها غير جيدة فهى كثيرة الأعطال.. الأمر الذى يفرض نفسه بتأخيرهم حتى نستبدل هذه السيارات الأخرى حفاظاً على أرواحهم عند سفرهم براً إلى الأراضى السعودية.

.. هذا بجانب عدم تنفيذ تعليمات وزارة النقل بإلزام شركات النقل السياحى فى الخطوات ذات المسافات الطويلة بتوفير سائقين إثنين فى الرحلة حتى تتوافر دواعى الأمان على الطريق إلا أن هذا الإلتزام لم يتوفر فى العديد من الباصات السياحية.

.. كذلك نشير إلى صورة أخرى من الصور التى تخلق هذا التكدس وليس لنا ذنباً فيه.. وهى وصول بعض العاملين سواء فى موسم الحج أو العمرة ولا يكون بحوزتهم تصاريح عمل والنتيجة إنتظار ومشكلات

.. أما موقف تحميل العبارة بأكثر من طاقتها .. فإن هذه الصورة قد إنتهت من العام الماضى بعد تحذير هيئة الميناء لجميع سفن الركاب بالتحميل بأكثر من طاقتها الفعلية .. وقد إلتزمت جميع السفن العاملة على الخط بهذه التعليمات..!

.. ما هى إقتراحاتكم إزاء تنظيم موسم عمرة فعلى ناجح بدون مشاكل إزاء تصوراتكم الجادة بعدم التنظيم والتعاون بين الجهات المعاونة..؟!

** إننى إقترحت فى كافة الإجتماعات المنظمة لموسم الحج والعمرة لكى نخرج من هذه الحلقة لابد من تشكيل لجنة مراجعة تضم عاملين من مصلحة الموانى ووزارة السياحة وشركات التوكيلات الملاحية تتمركز عند مداخل المدن التى تقع فيها موانى السفر والوصول تكون مهمتها مراجعة أوراق كل أوتوبيس وتأشيرة سائقة ونموذج ١٢٦ للأوتوبيس ، والتأكد من أن جميع أوراقه مستوفية قبل العبور إلى الميناء بحيث تحل أية مشكلة فى وجود مندوب الجهة فى بدابتها قبل أن يتحول المكان إلى زحام وتكدس وصراخ وعويل..!

.. كذلك أحب أن أضيف إلى وجود لجنة أخرى تضم عاملين من الميناء والمرور والتوكيلات تتمركز عند مدخل الميناء بمسافة لا تقل عن ٢ كيلو متر تسلم كل أوتوبيس رقم يسلمه بدوره عند بوابة الدخول للميناء لتحقيق العدل والدور فى الدخول ومنعاً للإستثناءات والمجاملات .. وإذا سألتنى لماذا لم ينفذ ذلك.. أقول لسيادتكم للأسف الإجابة ليست عندى..!!!

.. على الجانب الآخر تواصل موانى البحر الأحمر إستعداداتها المستمرة لمواسم العمرة طوال العام برفع درجة الإستعداد وتنفيذ تعليمات وتوجيهات معالى المهندس/ حمدى الشايب وزير النقل بتذليل كافة العقبات وحل كافة المشكلات التى تواجه سفر المعتمرين.. ولعل المبادرة الأخيرة من السيد وزير النقل بحل مشكلة التكدس الأخيرة بميناء نويبع بإلزام الشركة العاملة بإضافة عبارة ثالثة على الخط للإستيعاب الإعداد الزائدة المتوقعة على الميناء لهو أكبر دليل على متابعة سيادته هذه المواقف لحظة بلحظة طوال الموسم..

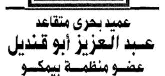
.. فى نهاية كلمتى أقول للأقلام الماجورة وأصحاب النفوس الضعيفة إتقوا الله فى وطنكم وراعوا المصلحة القومية فى منشآته الحيوية التى لا تدخر الدولة جهداً بإضافة الجديد كل عام للإرتقاء بالخدمات التى تقدم للمواطنين بصفة عامة..!

فى النهاية تتقدم مجلة إنترناشيونال بالشكر والتقدير للسيد اللواء / صلاح الوليلى رئيس هيئة موانى البحر الأحمر على سعة صدره على هذا الحديث الذى آثرنا بالعديد من الأمور والحقائق ونتمنى لسيادته وموانى الهيئة مزيداً من التقدم والإزدهار وتحقيق الآمال والطموحات المعروضة.



منظمة BIMCO فى مواجهة مع المفوضية الأوروبية والإتحاد الأوروبى

عن مجلة
BIMCO BULLETIN AUG 2003


عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل
عضو منظمة بيمكو

وجهت منظمة BIMCO - وهى منظمة عالمية تضم صفوة ملاك السفن فى العالم- إنتقادات شديدة إلى المفوضية الأوروبية والإتحاد الأوروبى لفشلهما فى التعامل الجيد مع قضية السلامة البحرية فى أعقاب حادثة الناقلة PRESTIGE ، التى أصابها عطب فى بدنها وهى قريبة من السواحل الأسبانية وطلبت اللجوء إلى مكان آمن بها لإصلاح العطب بها لكن السلطات الأسبانية رفضت منحها حق اللجوء مما نتج عنه تسرب كميات كبيرة من شحنتها من النفط الثقيل HEAVY OIL إلى البحر وأدى ذلك إلى تلويث الشواطئ الأسبانية الجميلة بالزيوت.

وإتهمت منظمة BIMCO كلاً من المفوضية الأوروبية والإتحاد الأوروبى بإستخدام ضغوطهم السياسية لمنع الناقلات ذات الأبدان المُفردة من إستخدام المياه الساحلية للدول الأوروبية أو المرور فيها. وطالبت المنظمة بضرورة وجود جهاز فنّى مستقل يمكنه تقرير أحقية السفن والناقلات التى تتعرض لعطب فى اللجوء إلى أماكن آمنة لإصلاح العطب وعدم التسبب فى تلويث البيئة البحرية ، وقال رئيس المنظمة إن الإتحاد الأوروبى تصرف بطريقة غير عادلة تجاه حادثة الناقلة PRESTIGE وطالب بضرورة مناقشة مثل هذه الحوادث مع المنظمة قبل إتخاذ القرارات الإنفرادية.

كما رفضت المنظمة تركيز الإتحاد الأوروبى على منع إستخدام السفن ذات الأبدان المُفردة كحل سياسى دون دراسة ومعرفة لُب المشكلة وهى أن تصدع ألواح صهاريج الصابورة فى السفينة هو الذى تسبب فى وقوع حادثة الناقلة PRES-TIGE والحوادث الأخرى فى الآونة الأخيرة. وقالت منظمة BIMCO أمام لجنة حماية البيئة البحرية MEPC المنبثقة عن المنظمة البحرية الدولية IMO إن تصدع أبنية السفن سببه سوء صيانة صهاريج الصابورة المجاورة لصهاريج الشحنة- وخاصة إذا كانت الشحنة من الزيوت الثقيلة التى تتطلب تسخين ، وهذا كان السبب فى وقوع حوادث السفن العديدة مثل NAKHODKA و ERIKA و KRIS-TAL و PRESTIGE .

وطالبت منظمة BIMCO بضرورة تدريب مفتّشى رقابة الدولة فى الميناء PSC على التفتيش الداخلى فى الناقلات وضرورة التركيز فى التفتيش على الناقلات التى تنقل شحنات من الزيوت الثقيلة التى تحتاج إلي تسخين . كما دعت المنظمة الدول أعضاء الإتحاد الأوروبى إلى تشكيل جهاز فنّى محايد يكون فى سلطته تقرير حق لجوء السفن التى تصادفها أعطاب إلى أماكن آمنة فى سواحل تلك الدول لمنع أى مخاطر تلويث البيئة البحرية وعدم ترك هذا الأمر بيد السياسيين وحدهم.

وجاء غضب منظمة BIMCO مرة أخرى من رئاسة الإتحاد الأوروبى لأنها لم ترد على إعتراض المنظمة على قرار كلٍ من أسبانيا وفرنسا لفرضهما مناطق فى البحار العامة قُبالة سواحلهما يُحظر إستخدامها أو الدخول فيها للسفن ذات الأبدان المُفردة ، وذلك بإعتباره مخالفاً للمعاهدة الدولية لقانون البحار LAW OF THE SEA .

تعقيب

لماذايرفض السياسيون - وخاصة المشتغلون فى الدوائر التنظيمية فى المفوضية الأوروبية والإتحاد الأوروبى - أن يفهموا تقنية بناء السفن والناقلات؟

فمن السهل المناداة بأبدان مزدوجة لكل شئ إذا كان المفروض أن توفّر الأبدان المزدوجة ضعف الحماية. لكن من العبث أن يؤدى الأمر إلى إنتشار الأبدان المزدوجة - مع ما يتطلبه ذلك من تكاليف زائدة- وتبقى الحماية كما كانت عليه في زمان الأبدان المُفردة. فقد يكون الوضع أسوأ إذا كانت الألواح المستخدمة فى بناء السفن الحديثة ذات الأبدان المزدوجة أقل سُمكاً من تلك الألواح القوية التى فى السفن القديمة من الطرازات التقليدية ذات الأبدان المُفردة.

ثم إن من الخطأ الإشارة إلى حادث غرق الناقلة PRESTIGE على أنها السبب فى فرض موضوع الأبدان المزدوجة، لأن هذه الناقلة التى أثارت الضّجة والنشاط التشريعى على صناعة النقل البحرى كانت ذات أبدان مزدوجة . وأن ما حدث لها هو إمتلاء أحد صهاريج الصابورة الجانبية بمياه البحر بعد إنهيار ألواحه الخارجية، وأدى ذلك إلى ميل الناقلة بشدة على جانب هذا الصهريج، مما دفع البضاعة إلى التسرّب من الصمامات والهوايات الموجودة على السطح فى الجانب الأسفل بعد ميلها . كما أن دولة العلم لهذه السفينة - وهى جزر البهاما- لم تنتهى من التحقيقات الرسمية وتقرير أسباب غرق السفينة لأن أسبانيا - وهى دولة الساحل الذى وقعت الحادثة قُباله - لم تقدم تفاصيل التحقيقات فى الحادث إلى دولة العلم إلا بعد سبعة أشهر من فَقد السفينة كما لم تسمح للمحققين التابعين لدولة العلم بإستجواب ربان السفينة إلا بعد مرور ثلاثة أشهر من وقوع الحادث.

وفى مثل هذه الظروف، ليس من العدل أن ينتقد السياسيون دولة العلم لتأخّرها فى تقديم تقريرها.

والآن ، بينما يحاول السياسيون الأوروبيون إعادة صياغة جدولة خروج السفن ذات الأبدان المُفردة من الخدمة ومنع نقل الزيوت الثقيلة فى سفن ذات أبدان مفردة ، فقد تجاهلوا المشكلة الحقيقية وهى تراكم الصدأ وزيادة التآكل فى صهاريج الصابورة المجاورة لصهاريج البضاعة فى السفن التى تحمل بضائع تتطلب التسخين.

ومن الواضح أن الأبدان المزدوجة هى سمة بناء السفن فى المستقبل، ولكن ما لم تُدرس هذه القضية الهامة والخاصة بصهاريج الصابورة - فإن إزدواج الأبدان قد لا يفيد إذا تراكم الصدأ فى صهاريج الصابورة والذى ينتشر ويتزايد بفعل التسخين المطلوب لشحنات الزيوت الثقيلة فى صهاريج البضائع المجاورة .

ومما يُلفت النظر أن عدداً من الحوادث الهامة مثل غرق الناقلات NAKHODKA و ERIKA اللتان سبقا حادثة غرق الناقلة PRESTIGE كانتا تحملان شحنات من الزيوت الثقيلة التى تحتاج إلى تسخين ، وأدى إنهيار ألواح صهاريج الصابورة المجاورة إلى وقوع الحوادث.

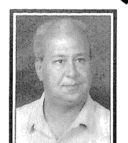
لذا يجب أن تُعطى صيانة صهاريج الصابورة الأهمية القصوى وذلك بالتفتيش الدائم للتأكد من سلامة الصيانة والدهانات اللازمة فى هذه الأماكن ، وهذه الإجراءات فى نظر منظمة BIMCO أهم بكثير من عدد الأبدان فى السفن . فالعديد من السفن ذات الأبدان المُفردة والمطلوب إخراجها من الخدمة قد تكون فى حالة جيدة وقت خروجها من الخدمة وتخريدها .

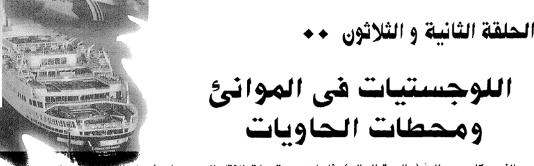
ولا أحد ينكر على السياسيين حقّهم فى التصرف حيال الحوادث البحرية التى تؤدى إلى تلويث البيئة الساحلية فى بلادهم، كما أن من حق السكان المتضرّرين من هذا التلويث مطالبة قادتهم السياسيين لمنع تكرار حدوث هذا التلوث، ولكن يجب أن يتم النقاش البنّاء ومراعاة الحقائق العملية عند إتخاذ القرارات التنظيمية الوقائية.

فماذا نجنى إذا حدث فى المستقبل أن سفينة لها بدن مزدوج وتحمل شحنة من الزيت الثقيل الذى يحتاج إلى تسخين وتُفقد السفينة فى البحر وتتسرب شحنتها وتلّوث البيئة البحرية والسواحل، كل ذلك بسبب وقوع طارئ بها يستدعى لجوءها إلى مكان آمن لإصلاح العطب بها أوحتى لتفريغ شحنتها قبل وقوع الكارثة، ومع ذلك ترفض دولة الساحل تمكينها من اللجوء إلى مكان آمن؟

إنه بجانب قضية حماية صهاريج الصابورة فى السفن التى تحتاج شحناتها إلى تسخين، يجب الإهتمام بقضية أماكن اللجوء للسفن التى يطرأ عليها طارئ من أى نوع . كما أنه لابد من وجود جهاز من المحترفين يتولى مسئولية إتخاذ القرارات فى مثل هذه القضايا بدلاً من ترك هذه القضايا إلى سياسيين لديهم خبرة محدودة ويتصرفون بدوافع وطنية محلية فقط.

بقلم أ. سمير معوض - خبير إقتصاديات النقل البحرى





•• الحلقة الثانية و الثلاثون ••

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

إلى وقت لا يتجاوز عقد ونصف من الزمن كان مصطلح (عالمية العالم) يثار لدى مجتمعات النقل البحرى فى أرجاء المعمورة . لكن فيما تلا ذلك كان لابد أن لا يبقى هذا المصطلح فى حالة سكونية بينما من حوله تدور عوامل وأحداث التغيير فخرج المصطلح من شرنقته ليفرد أجنحته ويحلق إلى حيث صار فى صيغته الجديدة يعرف (بعولمة العالم) ودخلت ديناميكية التطورات فى صناعة واقع جديد . قبل ذلك كانت الموانئ ومحطات الحاويات من غير تشابكات وتحالفات إستراتيجية كبرى منخرطة فى تجارة الخدمات على نحو يتسم بالتجزيئية . إلا أن الأمر إختلف جذرياً حين تحولت تجارة الخدمات فى صورها البسيطة إلى صناعة اللوجستيات فى صورتها المركبة. كانت تجارة الخدمات فى الموانئ لا تعدو كونها إمتدادات رأسية فى إطار محدود العلاقات.

مع صناعة اللوجستيات صارت الإمتدادات أفقية إلى جانب أنها رأسية وأوضحت التوسعات والتشعبات والتفريعات خصائص لازمة لهذه الصناعة التى وجدت نفسها تنمو فى بيئة إستراتيجية وإقتصادية وسياسية وثقافية مختلفة تنمو وتتطور فى قفزات هائلة .

فبعد أن برزت إلى مجالات الإستخدامات سفن الحاويات فرضت على الموانئ أن تنتقل من إستخدام الأرصفة الميناتية فى عمليات تداول وتخزين الحاويات إلى تخطيط وإقامة ساحات للحاويات (Con- tainers Yards) إلى تصميم وإنشاء محطات للحاويات (Containers Termi- nals) ومع النمو المتتابع فى تجارة الحاويات (Containers Ports) ومع هذه المراحل كان لازماً أن تتطور الإدارة اللوجستية بدورها وأن تتسع دائرة التحالفات التى تحمى إستثماراتها فى هذه الصناعة وتدافع عنها . فسلحت هذه الإدارات نفسها بأحدث منجزات العلوم والتكنولوچيا الآلية والإليكترونية وآزرت جهودها بالدعم التنظيمى الذى يساند مصالحها ومن ثم خرج إلى الوجود تحالف جديد تحت مسمى منتدى مشغلى سفن الحاويات المنتظمة . (Container Liners Operators Forum) الذى يجسد الرغبة فى بناء تكتل يقف فى وجه أى محاولات لإضعاف قوة هذه الصناعة.

وشرعت صناعة اللوجستيات تجمع وتصنف مصطلحات قاموسها الجديد الذى يعكس المديات التى تذهب إليها أوجه التعاون والإستخدام فى ظل مفاهيم الإستثمارات الجديدة والإتجاهات الإقتصادية التى لا تتوقف عن النمو والتطور. ورويداً رويداً وفدت إلى الساحة صور لعلاقات جديدة من التحالفات الإستثمارية ما بين الموانئ وخطوط النقل البحرى وما بين محطات الحاويات والمشغلين تحت أشكال جديدة من أوجه التعاون وكانت مفاتيح فهم هذه الصيغ الجديدة تتمثل فى المصطلحات التالية:-

BBO (Build, Buy, Operate) BLO (Build, Lease & Operate) CBO (Contract, Build& Operate) BLT (Build, Lease& Transfer), ROO (Renovate, Operate & Own), BOT (Build, Operate & Transfer), BOOT (Build, Own, Operate& Transfer), BOO (Build, Operate And Own) , Rot (Re-Build, Own & Transfer), MOT (Modernise, Own & Transfer), DBFO (Design, Build, Finance & Operate), BOM (Build, Operate&Manage), DBOM (Design, Build, Operate & Maintain), MOOT (Modernis, Oper- ate, Own & Transfer).

وتقف دائماً الموانئ ومحطات الحاويات فى حالات إنخفاض الطاقات التشغيلية أمام مشكلات مالية ومحاسبية شائكة من قبيل قيم أقساط إهلاك البنية التحتية والمعدات والتجهيزات الرأسمالية المستخدمة فى إنتاج الخدمات اللوجستية ، فهل يمكن لها فى حالات إنخفاض الأسعار العالمية لأسعار المنتج اللوجستى (Sagging The Logistics Prices) أو إعادة تقويم أسعار المبادلة ما بين العملات المحلية والعالمية (Downward Revaluation) أن تزيد من علاوات تعوضها عن هذا الإنخفاض؟ وهل يمكن لذلك إذا ما إتبع كسياسة تفرضها عوامل الإضطرار أن تحقق للمستثمرين فى الموانئ ومحطات الحاويات أى مرونة إقتصادية حقة (Any Real Resilience) تجعلهم يقدمون على التفكير فى القيام بأى إستثمارات ذات ثقل وأهمية (Major New Investments) إضافة إلى تخفيض قيم إستهلاك الطاقات القائمة بإعتبار أن هذه الإهلاكات تمثل فى الواقع تدفقات نقدية (Cash Flows) تعضد من حقوق الملكية (Owners' Equities) وتحمى رؤوس الأموال المستثمرة من التآكل لا سيما أن هناك نوعين من التقادم للأجهزة والمعدات والآلات تقادم مادى على مستوى العمر الإفتراضى والعمر التشغيلى وتقادم تكنولوچى.

من ناحية أخرى فإن المجتمع وأطراف أخرى مثل المساهمين (Share Holders) بأموالهم والبنوك بقروضها وشركات التأمين ببوالص تأمينها وإحتمالات سدادها لتعويضات ضخمة . والعمال والموظفون المساهمون بطاقاتهم العضلية والذهنية، صاروا أصحاب حقوق أصلية فى هذه الأصول الرأسمالية الضخمة المتمثلة فى الموانئ ومحطات الحاويات. كل هؤلاء يتطلعون فى أوقات التراجع الإقتصادى إلى إبقاء هذه الأصول فى حالة عمالة مستمرة . (Steady Performance)

ويؤدى ذلك من ثم في كثير من الأحوال إلى الإكتفاء بالتمسك بأقل التطلعات إمكاناً للتحقق وبأكثر إستراتيچيات التطور تواضعاً فى ظل العوامل الأخرى غير المواتية . فبرامج الإحلال والتطوير (Re- placement Programmes) ضرورية لإبقاء الموانئ ومحطات الحاويات قادرة ومهيأة للدخول فى حومة المنافسات الدولية. لتبقى الموانئ قطبية (Hub Ports) وتبقى محطات الحاويات محطات ذات سيادة ومراكز متقدمة (Aech- Container Terminals) إستناداً إلى أن سياساتها إزاء العملاء والمستخدمين تنحو دائماً صوب تزويدهم بأعلى مراتب نوعيات الخدمات والتسهيلات . (Top Class Ser- vices) فالموانئ ومحطات الحاويات ذات المفاهيم اللوجستية الإستراتيچية تدرك أن ملاك السفن أو البضائع ليس مجرد عملاء وإنما هم أكثر من ذلك بكثير وأهم من ذلك بمراحل (They Are More Than Just Owner Of Ships Or Cargoes) وعلى الموانئ الحديثة أو المحدثة أن لا تركز فى الأساس على حصر إستراتيچية المستقبل فى التعامل بكثافة فقط فى مجال الحاويات (Future Container Strategy) بل كذلك على أنواع وأصناف البضائع الأخرى (Non- Containerized Cargoes) مثل سيارات الركوب والشاحنات ومنتجات الغابات (Forest Products) والمعدات والتجهيزات اللازمة للمشروعات تحت الإنشاء (Project Cargoes) والمعدات والماكينات الثقيلة (Heavy Machineries) وبضائع الصب الجافة (Dry Bulk) وبضائع الصب السائلة (Wet Bulk) .

وتدخل صناعة نقل وتداول الحاويات الآن فيما بات يعرف بإقتصاد العمليات الضخمة الذى يحتاج إلى لاعبين عولميين (Global Players) ولذلك فإن تقسيم العمل فى محطات الحاويات المركزية الكبرى يتجه الآن إلى البحث عن ما يسمى بالطرف الثالث (Third Party) يتولى مهام إمتياز العمليات الخاصة بالشحن والتفريغ وتستيف وترتيب وتنفيذ وتسوية البضائع/الحاويات على ظهر السفينة أو فى خلاياها المعدة لذلك (Stevedoring Concession) إلى جانب أنشطة محطات الحاويات التى تتحدد فى عمليات التداول) (Handling) ملحوظة : عمليات الاستيفادورية هي الخاصة بتناول الحاويات فيما لا يتعدي سور السفينة (Rail) ، فإذا تخطت سياج أو حائز السفينة إلى رصيف الميناء أو محطة الحاويات أطلق عليها مسمي تداول أو مناولة الحاويات (Han- dling) ومن هنا فإن حاجز السفينة هو الفيصل ما بين عمليات الـ Stevedoring والعمليات المتعلقة بالـ Handling هذا التقسيم فى الوظائف إستدعته طبيعة النمو الكبير فى أحجام سفن الحاويات وأعداد الحاويات التى تقلها. فعالم هذه الصناعة الهائلة فتح الأبواب لصراعات منافسات ضارية فى عالم تجارة الحاويات (Dog-Eat- Dog Container Universe) .

وتعتبر محطات الحاويات فى الموانئ القطبية/ المحورية هى مراكز النشاط وبؤر النمو (Focus Of Growth) حيث تمثل أهم نقاط تداول وتوزيع أكبر نسب وشرائح

التجارة الدولية لأنها تتمتع بأعلى مراحل الإنتاج (Production) والإنتاجية (Productivity) أنها تتميز بتحقيق أكبر العوائد المالية (Financial Returns) . فأقطاب صناعة النقل البحرى صاروا منذ فترة يفضلون توجيه رؤوس أموالهم إلى بناء وإمتلاك سفن الحاويات ذات الأحجام الضخمة والحمولات الكبيرة من الحاويات (Mega-Ships) مستندين فى دراسات الجدوى إلى الإتجاهات التى تحكم إقامة وتطوير وتشغيل الموانئ التى تتوازى خطوات تحديثها مع إنقلابات عصر العولمة (Global Ports Developments) .

ويتحكم فى العلاقات الإستراتيجية ما بين قواعد التجارة العالمية وأساطيل السفن وعائلات الموانئ المحورية من الطرازات المتقدمة إقتصادات الكم الكبير وإقتصادات الكيف القائم على مستويات الجودة المرتفعة ، وحركة التجارة الدولية وأهميات الطرق التجارية البحرية الرئيسية.

ومع ذلك تبقى فى خلفيات الصورة وبصورة موازية لهذه الفرص تحديات تتولى إعادة صياغة الأفكار والتصورات ودراسة الإحتمالات والبدائل والخيارات من مثل المنافسات التى قد تتسلح بإبتهاج سبل التحالفات السلبية، وبروز دور تذبذب أسعار النوالين (Rate Gyration) وتقلب أسعار الخدمات اللوجستية (Logistics Prices Fluctuation) والميل إلى إعتناق مبدأ المضاربات فى خفض الأسعار على غير مقتضى (Price Cutting) وهى جميعها سياسات تسئ إلى الإستثمارات الحالية والمستقبلية .

لا يمكن الحديث عن تطور صناعة اللوجستيات دون الإشارة على نحو مؤكد لأهمية صناعة إدارة الموانئ ومحطات الحاويات (Port/ Container Terminal Management) فالأولى تشبه العربة بينما تقوم الثانية مقام الحصان الذى بدونه لا يمكن للعربة أن تتحرك. وحين التحدث عن أساليب ومناهج إدارة الموانئ ومحطات الحاويات فلا ينبغى إغفال دور العوامل والقوى الدولية فى إرفاد هذه النماذج والأساليب على الدوام بقوى دفع تستند فى الأساس إلى الخبرات المتراكمة لدى الإدارات الأجنبية الضالعة عن جدارة فى هذه المضامير. فعلى سبيل المثال فإنه بالنسبة لشركة (P & O Ports) فإن نحو ٥٠٪ من مجمل نشاطها مرده إلى أعمالها فى السوق الدولية فى الوقت الراهن مقارنةً بنسبة ١٠٪ منذ خمس أعوام مضت. يتضح ذلك من بسط وعرض الأسباب (Rationale) الذى يوضح أن النمو والتوسع وتحسين شروط المنافسة تعتبر عناصر مرغوب فيها جداً (At A Premium) لأنه مع كل سفينة تأتى للتعامل مع محطة الحاويات يحرر ذلك إدارتها من هواجس الخشية من إنخفاضات العوائد على الإستثمارات وزحزحت المحطة عن موقعها فى مقدمة صفوف المنافسة.

وتعد الموانئ ومحطات الحاويات التى تحفز وتوجه جيداً وتنظم بدرجة فعالة (To Be Catalized And Marshalled) فى حاجة إلى اللوجستيات التى تتمتع بمفهوم إستراتيجى متماسك وواضح (Strategic Concept) علي مستوى وظائفها ومهامها بإعتبارها جزءاً من مباراة التنافس. (Part Of The Game) وتتصف كذلك بالتماسك الإستراتيجى (Strategic Coherence) مع الكيانات اللوجستية العالمية على أساس أنها تعمل فى إطار نظام عالمى ومنظومات إقليمية ووطنية حتى لا يجد أنهما يسيران – الميناء والمحطة– فى زقاق مسدود (Blind Alley) أو يهبطان على طريق منحدره (Steep Path) بينما مواقع أخرى قريبة أو بعيدة تنال حظوظاً موفورة من نمو كعكة التجارة العالمية على نحو متواصل والإتجاهات الدولية التى تولى إهتمامها شطر تحرير الموانئ ومحطات الحاويات من زيادة تكاليف الخدمات (Unburdening Of Terminal Services) هى البحث الدائب عن إيجاد التقاء وتلاحم (Convergence) ما بين هذه القوى الإقتصادية المتفاعلة وهى خصخصة الموانئ وتكاليف الإستثمارات والإدارة والتشغيل والتخطيط العلمي الدقيق لرفع مستويات الإنتاجية وأخيراً مكافآت عناصر الإنتاج على نحو عادل ومجز . ونشير فيما يلى بقدر من الإيضاح الموجز إلى كل جانب من هذه الجوانب.

الخصخصة (Privatization) والمقصود بها فى هذا الصدد أن الموانئ ومحطات الحاويات تحتاج فى العادة إلى إستثمارات وخبرات عملية (Investment And Expertise) وإلى أعداد من خطوط السفن النقل التجارى الدولى. والتكاليف (Cost) وهذا العنصر يشير إلى أن الإستثمارات فى الموانئ ومحطات الحاويات دائمة الإرتفاع وكلما توسعت محطات الحاويات فى أنشطتها فإن مساحات من الأرض قد تكون لازمة إضافه إلى الحصول على تكنولوچيات جديدة أحدث فى قدراتها التشغيلية الإنتاجية (Productivity) قد يؤدى تشغيل المحطات الشامل بوساطة خطوط السفن الناقلة إلى إيجاد طاقة زائدة لا تستخدم بأسلوب إقتصادى (Spare Capacity) هذه الطاقة غير المستغلة تتحول من ثم إلى طاقة خاملة عالية التكلفة بما يمثل ضغوطاً على موارد المشروع.

والمكافأة (Reward) فهناك إقرار أكيد فيما بين جميع الفرقاء الضالعين فى إقتصادات تشغيل الموانئ ومحطات الحاويات لا بد أن يفيدوا من إقتصاد الإنتاج الحجمى الكبير (Economy Of Scale) فى مجال الخدمات اللوجستية التى تقدمها للمتعاملين معها وكذلك من النمو فى تدفقات الحاويات لاسيما التدفقات المرورية الدولية منها – (Transshipment) فعولمة التجارة أحضرت فى ركابها عولمة الإستثمارات فى الموانئ ومحطات الحاويات.

من مهام الإدارة المتفهمة عن خبرة لمهامها الحيوية أن لا تترك فرصة نتيجة الأخطاء فى الحسابات الإستراتيجية لحدوث إختلالات فى المعادلات الجوهرية كأن يكون العمر الإقتصادى (Economic Life) للموانئ أو محطات الحاويات أقصر من العمر الفيزيقى (Physical Life) للبنى الأساسية والأصول الإنتاجية . كأن لا تراعى حين إقامة البنية التشغيلية للميناء أو وقت إنشاء نظم الآداء والعمل فى محطات الحاويات طبيعة التغيرات والتطورات التى تطرأ على أجيال السفن ونوعيات البضائع وأساليب التداول والمناولة. فليس معروفاً فى الأعراف الإقتصادية أن ميناء يموت أو محطة حاويات تفقد أهميتها إلا إذا كان ذلك بفعل تخلف الإدارة وتفريطها فى الإرتقاء إلى متطلبات البيئة الإقتصادية العالمية . فقد يحدث أن تجرى تحسينات فى محطة حاويات ثم تكتشف الإدارة بعد فترة وجيزة من الوقت أن هذه الإضافات لم تعد كافية فى حالة إعادة بناء محطة أكثر إتساعاً وأوسع تطوراً لمجاراة ما يحدث فى عالم النقل البحرى من قفزات متتابعة. لذلك فإن الموازنات والمفاضلات لابد أن تجرى على إعتبارات وحسابات دقيقة ومحيطة بالجوانب الأكثر إتساقاً مع قواعد التخطيط السليم.

فكلما كان هناك توسع فى حجم النشاط وإنتشاره الجغرافى كلما كان ذلك دليلاً واضحاً على مدى ما تتمتع به الإدارة من نجاح وقوة. فشركة (Hutchison Whampoa) التى يوجد مركزها فى هونج كونج تدير ١٨ محطة حاويات فى عدد من الموانئ فى آسيا وأوروبا والبهاما إلى جانب فوزها فى منافسة إدارة ميناء جاكرتا مؤخراً. وشركة (P & O Ports) تدير بدورها ١٨ محطة حاويات أضافت إليها حديثاً ثلاث محطات أخرى فى إيطاليا وسيريلانكا وتركيا . وهى فى شتى الأحوال لا يمكن أن تنفق دولاراً واحداً فى أى محطة حاويات إلا إذا حصلت على موافقة الجهات المسئولة على أن تتولى الإدارة (Management Agreement) طوال فترة ٥ أعوام على أقل تقدير ومن الأفضل أن تكون ١٠ أعوام . وتتولى كذلك شركة (SSA) أعمال الإستيفادورية فى ١٥٠ موقعاً على إتساع العالم.

ويظل الخط الحاكم الذى يسيطر على التخطيط لإنشاء أى محطة حاويات فى أى بقعة من العالم هو توافر عنصرين هامين هما الحاجة إلى رؤوس الأموال ومدى متاحية خبرات عملية جيدة (Expertise) مع الشركات الكبرى الدولية فإن إستراتيجية الإستثمار تنمو إلى نشر إستثماراتها فى هذه الأصول الإنتاجية – محطات الحاويات– على إمتداد الكرة الأرضية فى عدد من المواقع حيث تقتضى صوابية الرؤية الإدارية (Management Wisdom) إمتلاك وإدارة حافظة إستثمارية لمصفوفة من الموانئ (Portfolio Of Ports) فإلى جانب دعم إتجاهات عولمة السوق العالمية الكبرى تبرز الحاجة الإقتصادية إلى تنويع ركائز القواعد الإنتاجية فى عدد من الأقاليم إضافة إلى توزيع إحتمالات المخاطر (Risk Diversification) وفى سياق هذه العولمة فإن مواقع عدة فى منطقة الشرق الأوسط تقدم نفسها بإعتبارها نقاط جذب للصناعة اللوجستية ، ومع ذلك فإن العالم العربى لازال دون مستوى الإسهام المؤثر فى ثورة اللوجستيات التى تعد جزءاً من الثورة الإقتصادية الكوكبية برغم أن العالم العربى تبلغ قيمة تجارته الخارجية نحو ٣٩٥ مليار دولار سنوياً . ومع ذلك فإن ما يشارك به فى تطوير والإفادة من صناعة اللوجستيات يعد ضئيلاً إذا ما قيس إلى حجم هذه السوق على مستوى إتساع السوق العالمية . فنحن فى عصر سيتحول فيه العالم إلى كوكب لوجستى . (Logistics Globe) وصناعة اللوجستيات برغم أنها نشاط إقتصادى يدور فى إطار بيئة الحاضر إلا أنها مع ذلك صناعة مستقبلية متمردة على البقاء فى معادلات وحسابات الزمن الراهن. وهى فى سباقها مع زمن المستقبل القادم تسعى دون هوادة إلى تشكيل المحتويات الإقتصادية والتجارية لذلك الزمن وهو لازال بعد جنيناً فى رحم آفاق لا تتحرك إلى حيث تشاء هذه الصناعة عفو الخاطر وإنما ترسم لها رؤوس التخطيط مساراتها على طريقة من يفرض شروطه على من (Who Impacts Whom) فالزمن القادم هو الفعل فى حالة تشكل . والفعل هو التاريخ فى حالة تبلور . فاللوجستيات فى العصر الإقطاعى – على سبيل المثال – كانت لوجستيات تتحرك فى دوائر إقتصادية شبه مغلقة . ثم حين أتى العصر الصناعى تطورت لكنها بقيت تعمل فى دوائر إقتصادية شبه منفتحة. ومع عصر تكنولوچيا المعلومات فى عصر ما بعد الصناعة (ما بعد الحداثة) إنطلقت إلى حيث النهايات مفتوحة والمسارات كثيرة ومتنوعة . كانت الخيارات فى العصر الأول محصورة فى إما / أو (Either /Or) فصارت فى العصر الأخير حافلة بالخيارات والبدائل والإبتكارات الكثيرة.

وتدخل صناعة اللوجستيات فى تشكيل أبعاد وحركة التطورات الإقتصادية الدولية بإعتبارها عنصراً من عناصر إعداد دراسات الجدوى والتخطيط الإقتصادى طويل المدى. إذ بدونها لا يمكن للخطط أن تبرز إلى مجالات الفعل والتطبيق . فمجرد طروء تغير سلبى على سلاسة العمل اللوجستى سيؤدى فوراً إلى ردات أفعال معاكسة . فقد فقدت أسبانيا تعاقداتها مع سبع شركات تدير وتسير عبارات بحرية لأن معدلات تزويد هذه العبارات بالوقود صارت تتسم بالبطء (Slow Rate Of Loading) فالمعدل الذى تضخ به ناقلات الوقود الكميات المطلوبة لم يتعد ٧٥ طناً فى الساعة بينما الشركة المنافسة تعمل صنادلها (Bunkering Barges) بمعدل ١٣٠ طناً فى الساعة أي بنسبة ١٧٣٪ من معدلات الشركة الأولى بما يعنى وفورات فى الوقت قدرها ٧٣٪ فإذا ما ترجمت هذه الوفورات إلى نقود فإن المتحصلات للشركات المتعاملة مع الميناء ستكون أرباحاً لها أهميتها فى ميزانيات هذه الشركات . وينعكس بالتالى على تمكين هذه الشركات من تخفيض أسعار خدماتها للمستخدمين للعبارات وتصبح سلسلة تحقيق الوفورات والقيم المضافة ممتدة الحلقات ما بين أطراف كثيرة.

أخبـــار متنوعـــة

آخر صيحة فى مجال المحمول

تمكنت شركة "إن تى تى موكومو" اليابانية من صنع هاتف محمول فى ساعة اليد يستخدم أصابع اليد كسماعة للهاتف، ورباطاً حول الرسغ لتحويل الأصوات فى المحادثة الهاتفية إلى ذبذبات يمكن سماعها عند وضع الإصبع على الأذن، كما يتم الرد على المكالمة عن طريق ملامسة السبابة للإبهام مرة أخرى، ولايحتوى الهاتف الجديد الذى سمى "همس الأصابع" على لوحة مفاتيح ولكن يمكن إجراء إتصال عن طريق نطق الرقم المطلوب بصوت عالٍ.

حجم تجارة الصين الخارجية

عقد المؤتمر السنوى الثانى والعشرين للمنتدى الإقتصادى العالمى فى مدينة تشوهاى جنوب الصين حيث أعلن "جيان جو" وزير التجارة الصينى أن إجمالى حجم التجارة الخارجية للصين سيتجاوز ٨٠٠ مليار دولار أمريكى فى نهاية ديسمبر الجارى بعدما بلغ فى نهاية الأشهر التسعة الأولى من العام الجارى ٦٠٦,٣ مليار دولار بزيادة قياسية نسبتها ٣٦٪، وقد بلغت واردات الصين ٢٩٨,٦ مليار دولار وهو مايشكل نسبة ٤١٪ من إجمالى حجم تجارتها الخارجية خلال العام الجارى.

التعاون الإقتصادى بين الكوريتين

إجتمعت الكوريتين فى بيونجيانج حيث تم الإتفاق على فتح مكتب تجارى خلال النصف الأول من العام القادم فى مدينة كايسونج الكورية الشمالية، وذلك بغرض تشييد مشروع ضخم بمجمع بين رؤوس الأموال والتكنولوجيا الكورية الجنوبية والأيدى العاملة من كوريا الشمالية إعتباراً من أوائل العام القادم.

تطوير الصناعة الخليجية

عقد وزراء الصناعة بدول مجلس التعاون الخليجى إجتماعهم الثانى والعشرون بالدوحة حيث تمت مناقشة عدد من الموضوعات التى تهم التطوير الصناعى، وإنسياب المنتجات الصناعية بين دول مجلس التعاون بدون معوقات، وقد تم الإتفاق على إزالة جميع المعوقات التى تواجه الصناعات الخليجية، وأشار عبد الله بن حمد العطية نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الطاقة والصناعة القطرى إلى أن الصناعات الخليجية لازالت ضعيفة وتتجه إلى تثبيت أقدامها حتى تحظى بمكانة متقدمة بين الصناعات العالمية.

المرحلة الخامسة لمترو الانفاق

تبدأ فى القاهرة مع نهاية العام القادم تجارب تشغيل المرحلة الخامسة للخط الثانى لمترو الأنفاق من أم المصريين إلى المنيب بطول ٢,٦ كيلو متر وتكلفة ٤٠٠ مليون جنيه، كما سيتم إقامة كوبرين علويين للسيارات لتحقيق إنسياب الحركة المرورية والقضاء على حوادث التقاطعات.

طرق سريعة لتنمية سيناء

صرح المهندس حمدى الشايب وزير النقل بأنه - فى إطار خدمة المشروع القومى لتنمية سيناء - فقد تم إنشاء ٣ طرق سريعة دولية منها طريق عام ٢٠١٧ - جنوب سيناء، وطريق الإسماعيلية - نويبع، وطريق السويس - بورسعيد شمال سيناء حتى رفح، كما تم الإنتهاء من مشروع تطوير الطرق التى تربط بين محافظات القناة الثلاث بورسعيد - السويس - الإسماعيلية، وآخرها إزدواج طريق الإسماعيلية - السويس بطول ٨٠ كم وتكلفة ٨٠ مليون جنيه.

إستغلال المساقط المائية فى توليد الكهرباء

صرح الدكتور حسن يونس وزير الكهرباء والطاقة المصرى بأن قطاع الكهرباء يجرى الدراسات اللازمة لإستغلال جميع المساقط المائية المتاحة على نهر النيل وفروعه فى إنتاج طاقة كهربائية نظيفة غير ملوثة للبيئة، وتبحث الوزارة فى نفس الوقت الدراسات الفنية والإقتصادية اللازمة لإنشاء ٣ محطات توليد كهرباء مائية جديدة على قناطر النيل بقدرة إجمالية ٢٥ ميجاوات طاقة نظيفة توفر ١٦ مليون جنيه سنوياً.

أول مركز عربى للتحكم الكهربى

تعقد اللجنة الفنية العليا التى تم تشكيلها إجتماعها الأول بالقاهرة خلال الشهر الجارى - بناء على قرار وزراء كهرباء المشرق العربى الذى إتخذ فى نهاية الإجتماعات التى عقدت بدمشق، وذلك لبحث الموضوعات القانونية والعينية والإقتصادية لتوفير التمويل اللازم لإنشاء أول مركز عربى للتحكم فى شبكات الدول المرتبطة، والمقرر إقامته بالقاهرة بعد موافقة وزراء الربط السداسى العربى.

أول مجلس مصرى اوروبى

تم إنشاء أول مجلس مصرى - أوروبى لتنمية العلاقات الإقتصادية والثقافية والعلمية والتبادل التكنولوجى بين مصر والمجموعة الأوروبية، وذلك بمبادرة القطاع الخاص، وفى إطار تزايد أهمية العلاقات مع المجموعة الأوروبية التى وصل عدد أعضائها إلى ٢٥ عضواً، وبداية تنفيذ إتفاقية المشاركة المصرية - الأوروبية والبرامج المشتركة التى من أهمها برنامج تحديث الصناعة.

تأجيل عملية الإستنساخ البشرى

قررت الأمم المتحدة تأجيل إتخاذ القرار الخاص بفرض حظر شامل على الأبحاث فى كل أشكال الإستنساخ البشرى لمدة عامين، وذلك بعد المفاوضات التى جرت فى مقر الأمم المتحدة بنيويورك وإستغرقت عاماً حول إستنساخ البشر، وطالبت فيها الولايات المتحدة وكوستاريكا مدعومة من الفاتيكان بإقرار معاهدة دولية لحظر كل أشكال الإستنساخ البشرى، بينما قدمت بلجيكا مشروع قرار أيدته ١٣ دولة يعارض معاهدة حظر الإستنساخ ويطالب بفتح الباب أمام البحوث للأغراض العلمية والطبية.

زيادة صادرات المناطق الحرة المصرية

أصدر الجهاز المركزى للتعبئة والإحصاء المصرى تقريره الذى أشار إلى إجمالى صادرات المناطق الحرة بلغ ٩,٢ مليار جنيه خلال الأشهر السبعة الأولى من العام الجارى مقابل ٥,٩ مليون جنيه لنفس الفترة من العام الماضى بزيادة قدرها ٣,٣ مليار جنيه، كما أن إجمالى واردات المناطق الحرة زادت فى نفس المدة من ٤,٨ مليار جنيه العام الماضى إلى ٨,١ مليار جنيه هذا العام.

قاعدة صناعية لبنانية سورية

أكد إيلى سكان وزير الصناعة اللبنانى أن سوريا ولبنان يعملان لتحقيق تعاون صناعى حقيقى يؤمن مصلحة شعب البلدين، ويأمل الوزير فى الوصول إلى بناء قاعدة صناعية لبنانية سورية مشتركة تكون نواة لجذب دول المحيط العربى فى المرحلة القادمة، وقد أشاد سكان بنتائج أعمال اللجنة الصناعية اللبنانية السورية المشتركة التى عقدت فى دمشق برئاسة محمد قبانى وزير الصناعة السورية حيث تم تأليف لجان لحل المشكلات وإزالة الشكوك القائمة.

زيادة فى عدد الركاب

نقلت الشركة السعودية خلال العام الماضى ١٤ مليون و٦٠١٣٩٣ راكباً بزيادة ٧٤١٤١٩ عن العام الأسبق ، ونقلت خلال التسعة أشهر الماضية ١١,٣ مليون راكب ، هذا وقد ذكرت الخطوط الجوية الكويتية أنها نقلت على خطوطها خلال المدة من يونيو إلى سبتمبر الماضى حوالى مليون راكب بزيادة قدرها ٤,٩٪ عن نفس الفترة من العام الماضى.

زيت كبد الحوت لعلاج آلام المفاصل

توصل العلماء إلى معرفة السبب الحقيقى لتأثير زيت كبد الحوت فى تخفيف الآلام المرتبطة بإلتهاب المفاصل ، وقد أرجع الباحثون السبب إلى مكونات توجد فقط فى زيت السمك بإعتبارها العامل الحاسم فى تخفيف الإلتهاب المفصلى وهذه المكونات عبارة عن أحماض دهنية غير إعتيادية تدعى أحماض أوميغا والجدير بالذكر أن هذه الأحماض تدخل فى تكوين خلايا الغضاريف المتآكلة عند مرضى إلتهاب المفاصل ويرى العلماء أن من شأن الأحماض الدهنية الموجودة فى زيت كبد الحوت أن تُوقف تكون مواد كيميائية مسئولة عن حدوث الإلتهاب وظهور الآلام. وأحياناً أخرى يطلق عليها السايتوكينات، وهو يجعل الأمر هيناً بالنسبة للمرضى وهو توفر زيت كبد الحوت على شكل كبسولات فى الصيدليات وقد أشادت جهات علمية بنتائج البحث الجديد الذى يفسر بوضوح سبب شعور المرضى الذين اعتادوا تناول زيت كبد الحوت بالراحة.

إحترس من القرش

حذر علماء أمريكيون من خطورة إستخدام المنتجات المستخرجة من غضروف أسماك القرش، والتى يتم تسويقها على أنها علاج لأمراض السرطان ويقول العلماء إن القروش قد تصاب بالسرطان فى غضاريفها كما أكدوا أن القروش والأسماك الأخرى التى تنتمى لفصيلتها يمكن أن تتعرض للإصابة بعدد كبير من الأورام السرطانية والحميدة ، وكشف بحث أجرى فى جامعتى جون هوبكنز وجورج تاون الأمريكيتين عن وجود أكثر من ٤٠ حالة إصابة بالأورام فى أسماك القرش والكائنات البحرية المشابهة لها ويذهب المؤيدون لإستخراج أدوية السرطان من غضروف القرش إلى القول بأنها تحد من عملية نمو الأورام التى تتعزز من خلال تشجيع مزيد من الأوعية الدموية على التشكل، وأشار العلماء إلى وجود أدلة قليلة تثبت أن الغضاريف تساعد فى إبطاء نمو السرطان وأكدوا إن هذه الغضاريف متوفرة فى أنسجة الدجاج بل وكل الأنسجة المشابهة التى تحتوى على عناصر مضادة لنمو الأورام وليس فى أسماك القرش تحديداً.



Barwil Egytrans

SERVING ALL OVER THE WORLD



中海集装箱运输有限公司
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.

FAR EAST & SOUTH EAST ASIA
& USA EAST COAST



EAST COAST USA

MARFRET
COMPAGNIE MARITIME
EAST AFRICA & WEST AFRICA

SEAMATES
U.S.A & CANADA

BULCON
BC
NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA



EUROP, MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST.

HANJIN SHIPPING CO., LTD.



BVQi

Certificate of Approval
Awarded to
BARWIL EGYTRANS SHIPPING AGENCIES

Bureau Veritas Quality International certify that the Quality Management System of the above supplier has been assessed and found to be in accordance with the requirements of the quality standards detailed below

QUALITY STANDARDS
ISO 9002:1994

SCOPE OF SUPPLY
PROVISION OF SHIPPING AGENCY SERVICES & RELATED ACTIVITIES

Original approval date: 19/12/2000

Subject to the continued satisfactory operation of the supplier's Quality Management System, this Certificate is valid for a period of three years from:

19/12/2000

Date: 05/01/2001

UKAS
QUALITY MANAGEMENT
008

Certificate No: 76816

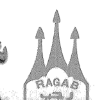
The use of Accreditation Mark indicates accreditation in respect of those activities covered by the accreditation certificate number 008

ALEXANDRIA HEAD OFFICE
19 EL PHARANA STREET
EL SHALALAT 21111
ALEXANDRIA EGYPT

TEL: 20-3-4843510
FAX:20-3-4869555
TLX:55741 BARGY UN

e-mail:barwil.alexandria@barwil.com
website:www.barwil-egytrans.com
www.barwil.com

Barwil Egytrans



شركة العامرية للمخازن الجمركية



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركتنا :-

- من إوائل الشركات التى يساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحرى بنظام الموانى الجافة .
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة مواني الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة سواء الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير الاداء المستمر والكفاءة العالية.
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذاالمجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

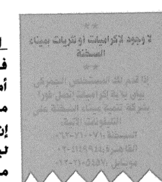
- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق اسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - كنج مريوط - الاسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
محمول : ٠١٢٣٩٤٢٢١٦



ميناء إليكترونى فوق أنقاض الروتين



البـــــــداية

فى عام ٢٠٠٢ يصل عرض قناة الدخول إلى ٣٥٠ متراً ويكفى هذا العرض لملاحة الطريق المزدوج. أما حوض الميناء فيبلغ عمقه ١٧ متراً وهو عمق كاف لسفينة تحمل أكثر من ٨٠٠٠ حاوية مكافئة وحمولة تصل إلى ١٥٠,٠٠٠ DWT.

إن التسهلات المتاحة حالياً تتضمن محطات حاويات ومحطات أسمدة وبضائع عامة ومحطات لبضائع الصب، أما عن التوسعات الأخرى التى يتم التخطيط لها مستقبلياً فهى تتضمن محطات لتصدير الأمونيا وحقول من حاويات السوائل ومحطات للدواجن والماشية.

٢٠٠٥

بحلول عام ٢٠٠٥ سيضاف محطتين للمنتجات الزراعية والبضائع السائلة ومن المتوقع أن تصل محطات الحاويات فى نفس العام إلى تداول مئات من الآلاف مما سيتطلب إنشاء مركز لوجيستى لخدمة مثل هذا الحجم من التداول.

٢٠١٠

سوف يتم إنشاء حوضين جديدين ليتلاءمان مع التوسع فى كم الخدمات التى يتم تقديمها للبضائع السائلة والزراعة. بالإضافة إلى بناء محطات جديدة لبضائع الصب الجافة والحاويات والبضائع العامة. أما بعد عام ٢٠١٠ فسيكون التركيز على رفع القدرة الإستيعابية للحاويات والمركز اللوجيستى فى المنطقة الغربية من الميناء، هذا ويترك المخطط العام المجال مفتوحاً لمد التوسعات فى ميناء السخنة حتى بعد عام ٢٠٢٠.

٢٠٢٠

سوف يكون ميناء السخنة معداً لنقل البضائع من السفن إلى المناطق الخلفية والعكس بالكميات الكبيرة المطلوبة فى عام ٢٠٢٠، كما توضح الخطة أن ميناء السخنة سيحتل عندئذ مكانة رفيعة من الناحية المالية والإدارية على خريطة موانىء نقل البضائع لما يحتويه من كافة المتطلبات الحديثة بدءاً من البنية الأساسية إلى التسهيلات والخدمات وأنظمة المعلومات ووسائل الاتصالات المتطورة التى لا يمكن الاستغناء عنها لمساعدة تدفق السلع والبضائع.

التوقعات لعام ٢٠٢٠

إن تقدير حجم البضائع المتوقع تداولها عبر ميناء السخنة يمثل الأساس الذى بنى عليه المخطط العام .. وقد بنى هذا التقدير انطلاقاً من مؤشرات التنمية الاقتصادية فى مصر والتى تعد جيدة ومشجعة على المدى الطويل بسبب استمرار سياسات التنمية والإصلاح الإقتصادى وتحرير التجارة وعلى الرغم من ذلك فقد أخذت خطة التطوير فى الإعتبار وجوب الاستعداد لمختلف الإحتمالات من خلال وضع خطط عمل تراعى حالتى التوقع الأدنى والتوقع الأقصى ومثل هذا الاستعداد إنما يؤكد على مرونة خطة تطوير ميناء السخنة ومركز اللوجستيات وقدرتها على التلاؤم مع كافة المتغيرات.

بناء على التوقع الأقصى فسوف يزداد حجم الشحن بثبات ليصل إلى ٩٠ مليون طن عام ٢٠٢٠.

وبالنظر إلى اختلاف أنواع البضائع، تشير التوقعات إلى تداول البضائع الموضحة أدناه فى عام ٢٠٢٠ عبر ميناء السخنة.

* أكثر من ٤ ملايين حاوية مكافئة * أكثر من ١٠ ملايين طن من المنتجات الزراعية.
* حوالى ١٠ ملايين طن من بضائع الصب الجاف. * حوالى ٣٠ مليون طن من البضائع السائلة.
* مليون طن من البضائع العامة.

من المتوقع أن يتطلب تداول البضائع بحلول عام ٢٠٢٠ أكثر من ٨٠٠٠ سفينة تتراوح ما بين حاويات صغيرة إلى حاملات بضائع تصل حمولاتها إلى ١٥٠٫٠٠٠ DWT.

وسوف يشهد ميناء السخنة خلال نفس العام حركة واسعة بمعدل سفينة كل ساعة.

أما عن حركة المرور البرى فى الميناء فمن المتوقع أن تصل فى عام ٢٠٢٠ إلى ١٠٫٠٠٠ سيارة نقل وحوالى ٥٠٠٠ سيارة ركاب يومياً .. وبالنسبة إلى حركة مرور السكك الحديدية، فقد تصل فى نفس العام إلى ١٠٠ عربة قطار يومياً لتأمين حركة مرور المناطق الخلفية للسفن.

إرشادات للعملاء للتعامل مع الجمارك والجهات الرقابية

للإقرار الجمركى (الشهادة) ويحصل الإقرار على رقم ٤٦ فى الحال ثم يقوم الموظف بطبع الإقرار والحصول على توقيع صاحب الشأن أو مندوبه على صحة البيانات.

وفى حالة وجود فحص رقابى يتم طبع استمارة الفحص فى الحال.

* فى حالة طلب النظام الآلى الجمركى عرض أحد الأصناف للفحص الظاهرى أو المعملى يقوم مكتب الخدمة بطبع استمارة فحص موحد آلياً وتصوير صور من المستندات لتجهيز ملف آخر للهيئة الرقابية.
* يقوم موظف مكتب الخدمة بتسليم الملفين إلى مكتب الاستلام المتواجد به موظف جمركى وموظف الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات.
* يقوم موظف الجمارك بتنظير محتويات ملف الهيئة كصورة طبق الأصل من ملف الجمارك.
* بعد مراجعة المستندات يتم تخريم الملفين ومحتوياتهما بخرامة إليكترونية برقم الإقرار الجمركى السابق الحصول عليه (مثل جواز السفر) ويصدر النظام الآلى الجمركى ايصال استلام مميكن بالمستندات يحمل رقم الإقرار الجمركى ويسلم إلى موظف مكتب الخدمة ليسلمه بدوره إلى صاحب الشأن.
* يقوم كلاً من موظف الجمارك وموظف هيئة الرقابة بتسليم الملفات لمدير التعريفة ومدير منفذ الرقابة ومن خلال قاعدة بيانات واحدة يعمل الطرفان عليها يتم تحديد موعد المعاينة واللجنة المشتركة للمعاينة واختيار الحاويات المراد معاينتها أو فحصها.
* يجلس صاحب الشأن أو المستخلص الجمركى فى مكتب الاستقبال بعد استلامه لإيصال استلام الملف ليتابع مراحل إنهاء الإجراءات من خلال الشاشات الإليكترونية الثلاث المعلقة التى تخطره، بأى طلبات أخرى للجمارك، وتحدد له ميعاد المعاينة ومطالبته بسداد الرسوم فى البنك ثم تخطره تلك الشاشات بالإفراج الجمركى والصرف وجميعها تتم من خلال الشاشات الإلكترونية الثلاث الموجودة فى مكتب الاستقبال.
* وفى نفس الوقت يتلقى صاحب الشأن أو مندوبه رسائل إليكترونية عبر تليفونه المحمول السابق تسجيله على الإقرار الجمركى تخطره بمواعيد الكشف أو قيمة الرسوم المطلوب سدادها وكذا الإفراج النهائى.
* ويمكن لصاحب الشأن أو المستخلص الجمركى أن يتابع الإجراءات الجمركية من خلال التليفون المحمول وفقاً للأكواد المعلنة.
* يقوم النظام آلياً باختيار عشوائى للحاويات المراد معاينتها بالطرق العادية أو باستخدام أجهزة الكشف بالأشعة بمعرفة الجمارك أو فصحها بمعرفة الهيئة الرقابية.
* يرسل النظام الجمركى رسالة إليكترونية إلى مدير عمليات الشركة Operation Manager بأرقام الحاويات المراد معاينتها وموعد معاينتها وفحصها لنقلها من داخل المحطة إلى ساحة الكشف والمعاينة بل موعد المعاينة.
* فى الميعاد المحدد لعمليات المعاينة والفحص تخصص الشركة سيارة للجنة المعاينة والفحص الموحدة من الجمارك وهيئة الرقابة وفى وجود صاحب الشأن أو مندوبه للدخول إلى ساحة المعاينة والفحص بالميناء للقيام بعمليات المعاينة (وتلك هى المرة الوحيدة التى يلتقى فيها صاحب الشأن أو مندوبه برجل الجمرك أو الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات).
* بعد عمليات المعاينة تحدد الرسوم الجمركية والضرائب ويرسل النظام الجمركى آلياً رسالة عبر الشاشات الموجودة بمكتب الاستقبال وشاشات التليفون المحمول تطلب من صاحب الشأن التوجه لسداد الرسوم الجمركية المبينة على التليفون المحمول. وفى نفس الوقت ترسل الرسوم والضرائب المستحقة على صاحب الشهادة الجمركية.
* يتوجه صاحب الشأن لاستلام مطالبة السداد من مكتب الخدمة ويتوجه للبنك الموجود داخل المجمع لسداد رسوم الجمارك ورسوم الفحص للهيئات الرقابية.
* بسداد الرسوم الجمركية واستلام إيصالات السداد البنكية يخطر البنك الجمارك آلياً بعملية السداد للرسوم الجمركية والضرائب ليتم الإفراج الجمركى ولا يعتبر الإفراج نهائياً إلا بالإفراج الرقابى إنتظاراً لنتائج تحليل عينات سواء كانت غذائية أو صناعية إن وجدت.
* بصدور الإفراج النهائى عن البضائع يقوم النظام آلياً بإخطار كافة المنافذ الجمركية بالميناء وساحة الحاويات والمخازن والميزان بالإفراج عن البضاعة وهنا تصدر فاتورة آلياً بمستحقات الساحات والمخازن لشركة السخنة من خلال مكتب الخدمة ليتسلمها العميل ويقوم بسدادها بالبنك.
* تتم كافة المعاملات المالية من خلال فرع البنك الموجود داخل المجمع بديلاً عن صرافى كافة الجهات العامة فى الميناء ويحصل العميل على إيصالات السداد البنكية بديلاً عن القسيمة الحكومية السابق التعامل بها.
* تغطى الكاميرات جميع الأرصفة أو الساحات والمخازن طوال ٢٤ ساعة.
* عدم السماح للسيارات الملاكى بالدخول إلى الميناء.
* عدم السماح لسيارات النقل بالدخول للميناء، إلا لعمليات التحميل أو التعتيق للحاويات أو



يرى المستقبل بعيون إلكترونية

التعتيق للحاويات أو البضائع السابق إخطار المنافذ بصرفها أو دخولها.

* دخول سيارات النقل بتصاريح ممغنطة لفتح البوابة وتصدر باسم السائق وليس السيارة.
* دخول الأفراد بتصاريح يومية ممغنطة وببصمة أصبع عبر بوابات اليكترونية لعبور الأفراد.
* خصصت الشركة لكل محطة تشغيل ميزان إليكترونى خاص بها.
* منعاً لأى تأخير أو معوقات عند الصرف تم إدراج كافة مصاريف الخدمات الإضافية ضمن فاتورة الرسوم الجمركية مثل النوبتجيات وخلافه.
* جارى التنسيق مع الجمارك فى الوقت الحالى لتشغيل ورادى على مدار ٢٤ ساعة تقوم بعمليات إدراج، معاينة، توريد، إفراج وصرف.
* وفرت الشركة للجمارك كافة التجهيزات ووسائل الاتصال الحديثة حتى توفر لرجل الجمارك المناخ الملائم ليمارس عمله وتمكنه من تطبيق النظم الإليكترونية للإجراءات فى هدوء.
* لأول مرة فى موانى مصر يستخدم نظام تبادل المعلومات اليكترونياً فى EDI تبادل الرسائل اليكترونياً بين الأجهزة العاملة فى الميناء وبين المتعاملين وملاك السفن والوكلاء الملاحين.

تستقبل الجمارك منافستات البضائع (قوائم الشحن) من الوكلاء الملاحين بنظام الـ EDI فى وقت قياسى لا يتعدى ٣ دقائق لمنافستو مكون من ٤٠٠ صفحة ويحتوى على ٦٥٠ بوليصة بكافة بياناتها والذى يحتاج إلى ٤ أيام لإدراجها آلياً.

* تستقبل منافستات البضائع باللغة الانجليزية الواردة بها من الخارج وعدم ترجمتها للعربية.
* إلى أن يتم صدور القانون التوقيع الاليكترونى وبالتنسيق مع الجمارك تستمر التوكيلات الملاحية فى تسليم نسخة ورقية من المنافستو معتمدة إلى جانب إرسال بيانات المنافستو اليكترونياً بنظام EDI.
* ولتحقيق نظام الإجراءات الجمركية المسبقة يكون ارسال بيانات المنافستو اليكترونياً تباعاً على أن تستكمل بصفة نهائية بوصول الباخرة وخلال المهلة القانونية على أن تسلم نسخة ورقية فى نهاية استكمال بيانات منافستو الباخرة.
* لأول مرة فى مصر والعالم تستخدم خدمات التليفون المحمول فى نقل البيانات والرسائل بين الجمارك والمتعاملين لمتابعة سير الإجراءات الجمركية.
* لأول مرة فى الجمارك المصرية تستخدم مكاتب خدمة المتعاملين والشاشات الاليكترونية المضيئة فى مخاطبة المتعاملين مع الجمارك للوقوف على سير الإجراءات الجمركية .

إرشادات للعملاء للتعامل مع الجهات الرقابية
(الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات)

* بالتنسيق الكامل بين الشركة والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، قامت الشركة بميكنة نظام الإجراءات للهيئة حتى تتم كافة المراجعات من خلال النظام الآلى.
* تقوم الشركة فى الوقت الحالى بإنشاء معمل للتحليل على أعلى مستوى داخل الميناء لسرعة الفحص والتحليل وإصدار النتائج والإفراج الرقابى.
* وإلى أن يتم تشغيل المعمل خصصت الشركة داخل الميناء غرفتين أحدهما لتجهيز العينات الغذائية وتكويدها قبل إرسالها إلى المعامل الخارجية والأخرى للعينات الصناعية للتسجيل والتكويد قبل ارسالها إلى المعامل الخارجية.
* خصصت الشركة سيارات لنقل العينات فوراً إلى المعامل الخارجية بصحبة مندوب من الهيئة لتسليمها توفيراً للوقت والجهد وسرعة وصول النتائج.
* خصصت الشركة سيارة ثلاجة لنقل العينات الغذائية القابلة للتلف إلى المعمل.
* تم وضع برنامج خاص لتكويد العينات.
* ولأول مرة تعمل كلاً من الجمارك والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات ضمن قاعدة بيانات آلية واحدة لتسهيل الإجراءات وتبادل المعلومات اليكترونيا فيما بينهم والشركة.
* يتم الإفراج تحت التحفظ بعد سحب العينات شرط استيفاء المستندات والفحص الظاهرى.
* تقبل الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات شهادات الفحص المسبق التى تتم فى الخارج على السلع الصناعية الصادر بها قرار وزير التجارة الخارجية وذلك لتسهيل عمليات الإفراج الرقابى فى الحال.
* أولوية الإفراج للسلع الغذائية الواردة فى حاويات مثلجة.
* أولوية المعاينة والإفراج للمواد الخام الواردة للمصانع.

دليل الرسائل القصيرة (SMS) للاستعلام عن البضائع والإجراءات الجمركية بالتليفون المحمول بميناء السخنة

أولا: موعد فحص الرسالة

إذا كان هناك رقم محمول مسجل لصاحب الشأن بقاعدة البيانات يصدر النظام الآلى رسالة تبين بموعد فحص الرسالة (موعد لجنة الفحص المشتركة من الجمارك والهيئات الرقابية) كما هو مبين فى المثال الآتى:

[01-123456]- on DD-MM-YYY NO.123456[2002-02]
appointment for your declaration scheduled an inspection ap Sokhna Customs at HH:MM

ثانيا: الشهادة جاهزة لسداد الرسوم

كما هو الحال فى الرسالة السابقة، إذا كان هناك رقم محمول مسجل لصاحب الشأن بقاعدة البيانات يصدر النظام الآلى رسالة تبين الرسوم المطلوب سدادها على الشهادة الجمركية كما هو مبين فى المثال التالى :

eend of [LE123456.99] plus LE Customs requests the paym Sokhna
١٢٣٤٥٦,٩٩ [2002-02-01-123456] for you declaration no. 123456

ثالثا: وسائل الاستعلام

يمكن للمتعامل مع الجمرك بميناء العين السخنة الاستعلام عن حالة الشهادة الجمركية وللاستعلام يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة SMS بالشكل التالى:

Qxx declaration no

حيث xx تمثل رقم الإستعلام و declartion no تمثل رقم الشهادة الوارد (رقم ٤٦)على الرقم التالى٢٤٤٥١٢٣ -١٢٠.

الإستعلام عن رسوم شهادة جمركية

للإستعلام عن رسوم شهادة جمركية يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة على الرقم الموضح عالية كما هو موضح بالمثال التالى:

Q01 191160 حيث ١٩١١٦٠ يمثل رقم (٤٦) للشهادة المطلوب الإستعلام عن رسومها.
يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالى:

for your declaration no. 191160 Taxes and Charges
[123456.99 plus LE 123456.99] [2002-0--01-191160]are[LE]

للإستعلام عن حالة شهادة جمركية

للإستعلام عن حالة شهادة جمركية يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة على الرقم الموضح السابق كما هو موضح بالمثال التالى:

Q02 191160 ١٩١١٦٠ هو رقم (٤٦) للشهادة المطلوب الإستعلام عن حالتها. يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالى:

[2002-02-01-191160] is status of your declaration no. 191160
Customs System Status Report Sokhna

حيث Status هى : * Data Entry phase
Review & Inspection Phase • Document • Final Review Phase
•Ready for payment •Paid &cleard •Pending settlement of Dispute

الإستعلام عن تاريخ تطبيق التعريفة (تطبيق القوانين الجمركية): Q03 191160
يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالى:

for your declaration no. 191160 Tariff Application Date 46 [-01-191160] is
DD-MM-YYYY[2002-02]

الإستعلام عن تاريخ وموعد الفحص: Q04 191160

يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالى: on DD-MM-YYYY at HH:MM
191160[2002-02-01-191160] ttment for your declaration no. scheduled an inspection appoin Sokhna Customs

صرف البضائع بعد الحصول على الإفراج النهائى

ويخضع لبرنامج اليكترونى آخر تعمل به الميناء يسمى NAVIS.
يتقدم سائق الناقلة إلى مكتب التصريح الخاص بالشركة PRE CHECK OFFICE ومعه الإفراج الجمركى لبدء عمليات تحميل الحاوية.

* يقوم المكتب بمراجعة موقف الحاوية على جهاز الكمبيوتر للتأكد من الإفراج الجمركى وتحصيل كافة مستحقات الشركة.
* بعد التأكد من تحرير الحاوية RELLEASING يقوم بإدراج بيانات البوليصة والحاوية على الجهاز وإدراج العملية برقم تسليم يسمى .BAT.NO وتخطر بالبيانات اليكترونيا كلاً من البوابة والميزان وساحة الصرف.
* يسلم للساق لوحة عليها الرقم BAT NO ويضع فى مقدمة السيارة.
* تتقدم الناقلة إلى بوابة الميناء ويصرح لها بالدخول.
* تتوجه الناقلة إلى الميزان الاليكترونى ليدخل الوزان رقم اللوحة المعلقة على الناقلة تظهر له بيانات العملية ويقوم بوزن الناقلة فارغة مسجلة ما يعرف بالوزنة الأولى وتستخرج من الميزان ما يسمى بكارتة الصرف تسلم لسائق المركبة.
* تتوجه الناقلة إلى ساحة الصرف يستقبلها كاتب ساحة ليوجهها إلى الآلة الرافعة المخصصة والمجهزة بجهاز اليكترونى مرتبط اليكترونياً بعمليات تخطيط وتستيف الساحات.
* يقوم سائق الآلة الرافعة بإدخال رقم اللوحة الموجودة على السيارة .BAT NO على الجهاز الإلكتروني ليظهر لسائق الرافعة مكان تستيف الحاوية ليتوجه إليها على الفور لإحضارها وتحميلها على الناقلة.
* تتوجه الناقلة بعد التحميل إلى الميزان مرة أخرى للوزنة الثانية لاستخراج الصافى بعد خصم حمولة المركبة فارغة ووزن الحاوية الفعلى ليتحدد صافى حمولة المركبة بالوزن الفعلى للبضائع ويستخرج علم الوزن الذى يسلم للبوابة الجمركية اليكترونياً ويدوياً.
* بخروج الحاوية من بوابة الميزان يسجل النظام خروج البضاعة والحاوية من الميناء فيما يعرف SHEET OUT



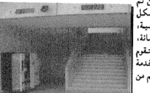
BITF



RESITHAN THP: ارضيات صناعية بدون وصلات وتوفير راحة صوتية لا مثيل لها

منذ عام ١٩٧٣ تقوم شركة RESIPOLY CHRYSOR بإنتاج مواد مرتكزة على خامات الراتنج الصمغية الصناعية فى إطار مواصلة التطور والتجديد لهذا السوق. ففى الأمس قدمت الشركة مادة الـ epoxy المستخدمة لتغطية الأسطح المنفذة بمادة القار فضلاً عن إعداد الأرضيات الرياضية المعتمدة. أما اليوم فهى تقدم مادة الـ RESITHAN THP® والتى تعد أول مادة تغطية من الـ acoustic polyure-thane بهدف خدمة تغطية أرضيات المبانى مع ضمان خفض معدلات الصوت بنسبة تصل إلى ٢٠ ديسيبل.

ومن خلال تصميم إنتاجها الجديد بألوان شديدة التنوع، تتمتع خامات التغطية الجديدة RESITHAN THP® بالربط ما بين جمال الشكل والإبتكار التكنولوچى. إذ أن حرية الإبداع ساهمت فى فتح آفاق التصميمات الجديدة لخدمة الديكور الداخلى. ومن ثم تتميز أرضيات RESITHAN THP® بالتوافق بشكل خاص مع الديكورات الخاصة بالمبانى التعليمية، المستشفيات، المكتبات العامة، المكاتب، دور الحضانة، المقار التجارية وكذا أى منشآت عامة. وبالتالى ستقوم مادة التغطية RESITHAN THP® بدور كبير فى خدمة مختلف الأماكن التى تستلزم توافر الهدوء على الرغم من الكثافة الكبيرة لتحرك الأفراد.



CFIA 2004: ٨٥٠ متخصص فى إنتاج معدات الصناعات الغذائية
يلتقون فى قلب المنطقة الأولى الرائدة فى هذا المجال على المستوى الأوروبى

من المقرر أن تشهد الفترة من ٩ - ١١ مارس ٢٠٠٤ فى مدينة Rennes الفرنسية عاصمة منطقة Brit-tany ملتقى الـ CFIA (وهو ملتقى مسئولى التوريد فى قطاع الصناعات الغذائية) وذلك للعام الثامن على التوالى. فهذا المعرض الذى أصبح يتمتع بريادة فى فرنسا يشارك فيه أكثر من ٨٥٠ شركة أوروبية متخصصة فى التصنيع، المعدات، التعبئة والتغليف، مواد الإضافات والمكونات وذلك فى إطار خدمة مسئولى الصناعة فى قطاع الصناعات الغذائية والصناعات الملحقة (مثل البيوتكنولوچيا، الصناعات الخاصة بالمحاصيل الزراعية، الأطعمة الصحية .. إلخ). وتجدر الإشارة إلى أن الدورة السابقة للمعرض قد شهدت إستقبال أكثر من ١٥٠٠٠ زائر من بينهم العديد من الوفود الأجنبية (من روسيا، المجر، المغرب، أسبانيا ...).



وعلى غرار العام السابق، فإن مسابقة جوائز الإبتكار الـ Trophees de l'Innovation ستمثل أحد الأنشطة الهامة والحيوية فى المعرض حيث تعد فرصة سانحة لتقويم أكثر الشركات إبداعاً وإبتكاراً من بين أكثر من أربعين مشاركاً وذلك على صعيد التخصصات التالية:

١- الجودة، الصحة، الخدمات.
٢- المعدات، الأنظمة.
٣- التعبئة، التغليف، النقل ووضع العلامات التجارية.



HEXAPODE CMW 380 تشكيل فائق السرعة بخمسة محاور متزامنة دون إجراء اى تعديل للماكينات التقليدية المتعارف عليها

من المعروف عند تشكيل القطع الضخمة وكبيرة الحجم، قيام ماكينات التشكيل (سواء كانت من مختلف أنواع حوامل الرفع أو ماكينات ضبط التجويف الداخلى) بإجراء تحريك لأوزان تتخطى ١٠ أو ٢٠ طناً. ومن ثم فإن مثل هذه الأوزان الثقيلة تؤدى إلى حدوث أخطاء فادحة. فبالنسبة لتشكيل الزوايا، فإنه يكون من الصعب الإلتزام بالإتجاه المطلوب. إلى جانب ذلك فإن مثل هذه الأوزان تكون غير قادرة على توفير زيادة أو إنخفاض السرعة بطريقة فعالة. إذ أنها تعانى من بطء الحركة فى إطار عدم ضمان دقة العمل.

وفى المقابل، فإن التعامل مع كتلة حركة تزن ٢٠٠ كجرام يتيح لماكينة HEXAPODE CMW 380 معدلات عالية من السرعة والدقة مع توفير صلابة أكبر. فماكينة HEXAPODE CMW 380 تصل سرعتها القصوى إلى ٥٠ متر / دقيقة فى إطار وجود محور دوران قياسى ٤٠ ك/ وات بسرعة ٤٢٠٠٠ لفة / دقيقة.

إلى جانب ذلك تتمتع ماكينات HEXAPODE CMW 380 بإجراء تصحيح أوتوماتيك للأخطاء الهندسية التى تواجه الماكينة الأصلية المتصلة بها. فنجد أنه يمكن تحديد مختلف أخطاء الماكينة الأساسية (سواء كانت أخطاء على محور س، ص، ع، أو أخطاء خاصة بالتمايل العرضى أو الطولى أو المحورى) حيث يتم نقل هذه البيانات إلى برنامج الكمبيوتر مع قيام ماكينة HEXAPODE CMW 380 بإجراء تصحيح شامل.

SMART 1
مشاركة فرنسية مستحدثة لإختبار نموذج نشوء القمر

هو أول برنامج أوروبى لدراسة القمر و SMART 1 هو قبل كل شئ مهمة إختبارية تكنولوچية تهدف إلى إثبات صحة الدفع الكهربى فى مهمة فيما بين الكواكب. وعن طريق توفير جهاز دفع مزود ببلازما ساكنة وآلة تصوير، والمساهمة فى الجهاز المكلف بإختبار نموذج نشوء القمر تشارك فرنسا بصورة مستحدثة فى هذا البرنامج التى تقوم به وكالة الفضاء الأوروبية وتنفذه وكالة الفضاء السويدية.

SMART 1 (مهمات صغيرة للأبحاث المتطورة والتكنولوچية) وهى الأولى من سلسلة المهمات الصغيرة فى الأبحاث والتكنولوچيا الحديثة بهدف تقييم الحلول التقنية والعلمية اللازمة للمهمات العلمية المستقبلية. والمساهمة الفرنسية حديثة جداً: جهاز للدفع الكهربى ذو بلازما ساكنة وكاميرا صغيرة وهى مساهمة من مركز الدراسات الفضائية للأشعات (CESR - UPS) فى إنتاج الجهاز D - CIXS وأيضاً هى المسئولة عن إختبار نموذج نشوء القمر.

وهكذا فجهاز الدفع الكهربائى كذلك نظام الدفع الكامل تم تصميمه وتنفيذه عن طريق شركة SNECMA للمحركات لصالح شركة ESA، وبالإستفادة من التطور الذى قامت به الشركة فى السنوات العشر الأخيرة مع المساندة الفعالة لوكالة الفضاء الفرنسية. ونحن بصدد أول تطبيق أوروبى لما يطلق عليه الدفع الكهربى الشمسى أو SEP وهى إستخدام تلك الطاقة فى الدفع الأساسى. وهذا النظام سيسمح للمسبار بالوصول إلى قمرنا خلال ١٥ إلى ١٧ شهراً مع إستهلاك أقل قدر من غاز الدفع (زينون).

وسيمكن هذا التوفير العظيم كل المهمات فى المستقبل من إرسال معدات إضافية وبذلك يفتح آفاق جديدة فى الإستكشافات فيما بين الكواكب. فى المستقبل القريب ستتمكن محطات أقمار الإتصال "تامة الكهربائية" من حمل مسئوليات أكبر من تلك التى تستطيع أداءها أنظمة الدفع التقليدية.

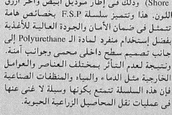
التحكم فى الإخصاب النتروجينى عن طريق الصور الملتقطة من الجو او من الاقمار الصناعية

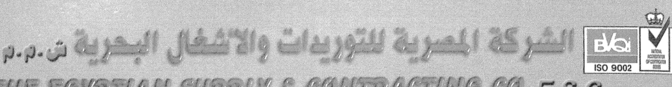
ستمكن الصور الملتقطة من الأقمار الصناعية أو من الطائرات لأجزاء من الحقول المزروعة حبوبا أو لفتاً من تقييم معدل الإخضرار أو الكم الورقى للمزروعات. وعندما تدخل هذه المؤشرات داخل أنماط محددة، سيتعرف المزارع على إحتياجات هذه الأجزاء من السماد. إن هذا الأسلوب الذى تم إعداده بفضل EADS Astrium و Arvalis معهد النباتات، قد إستُخدم بالفعل على ٤٠٠٠٠ هكتار عام ٢٠٠٢، وفى هذا العام، إستطاع أعضاء الجمعية التعاونية Cerena شمال شرق باريس وأيضاً أعضاء التعاونيات الإثنتى عشر الفرنسية من التحكم فى حصص النيتروجين على أجزاء الحقول المزروعة قمحاً أو لفتا. وذلك بفضل الخرائط المرسومة طبقاً للصور الملتقطة جوياً و عن طريق الأقمار الصناعية. وفى فرنسا يهتم المزارعون أشد الإهتمام بالتحكم فى كمية السماد التى تحتاجها النباتات لتجنب غسل الفائض من هذا السماد بمستويات المياه الجوفية وذلك حفاظاً على الموارد المائية. وبالفعل فإن إحتياجات النباتات تختلف من سنة إلى أخرى وفقاً للعوامل الجوية وبقايا السماد المتوفرة من الزراعات السابقة والأسلوب الذى تم به إنماء النباتات فى بداية دورتها وأيضا الضغوط التى يجب أن تواجهها. ويقول جان بير واتى التقنى التجارى والمسئول عن الزراعة البيئية لدى Cerena مفسراً: ولكى نتجنب الزيادة فى السماد، يتمثل الحل فى محاولة تقييم الإحتياجات الكاملة للنباتات فى سنة محددة وتزويدها بكم من السماد أقل من إحتياجاتها فى بداية التنبيت والتأكد بعد ذلك خلال عملية الإنبات من أنها تحتاج إلى كمية أخرى. وستمكن التحليلات المتطورة من تقديم هذه الخدمة ولكن تنفيذها سيظل متعباً.

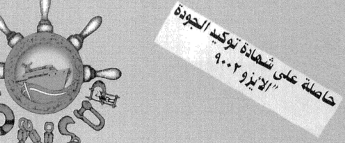
شركة REVEYRON طرح سلسلة F.P.S
وسيلة اساسية للتحكم والحماية من المخاطر البكتيرية

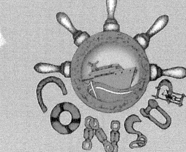
تقوم شركة REVEYRON منذ سنوات عديدة بتطوير وسائل متطورة من خلال إجراء شراكة مع الهيئات التابعة للدولة إلى جانب المعامل الخاصة. ففى نهاية عام ٢٠٠٢، قامت شركة REVEYRON بطرح سلسلة F.P.S (Food Processing Safeguard) والتى تتمتع بميزة مبتكرة تتمثل فى تقديم سير نقل "أحادى الوحدة أو MONOBLOC" ١٠٠٪ من الـ PU (٨٥- ٩٢ Shore) وذلك فى إطار موديل أبيض وآخر أزرق اللون. هذا وتتميز سلسلة F.S.P بخصائص هامة تتمثل فى ضمان الأمان والجودة العالية للأغذية بفضل إستخدام منفرد لمادة الـ Polyurethane إلى جانب تصميم سطح داخلى محمى وجوانب آمنة. ونتيجة لعدم التأثر بمختلف العناصر والعوامل الخارجية مثل الدماء والمياه والمنظفات الصناعية فإن هذه السلسلة تتمتع بكونها وسيلة لا غنى عنها فى عمليات نقل المحاصيل الزراعية الحيوية.

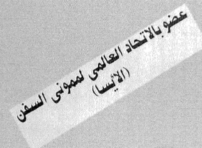












نشاط الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة وجافة ومشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات السطح والماكينة والأجهزة البحرية وقطع الغيار والغازات الصناعية ومهمات اللحام وتقديم كافة الخدمات واستيراد كافة مايلزم من تموين السفن برسم الترانزيت والمناطق الحرة .
وتقوم باستيراد وتوفير كافة متطلبات المصانع والشركات من الخارج برسم الوارد وتوريدها للعملاء خالصة الرسوم الجمركية .
- كما تقوم الشركة بالعمل بنظام رسم الوارد وبضائع الأمانة والوكالة التجارية وتسويق منتجات الشركات العالمية بالسوق المصرية عن طريق معارضها داخل البلاد .

نشاط الأشغال

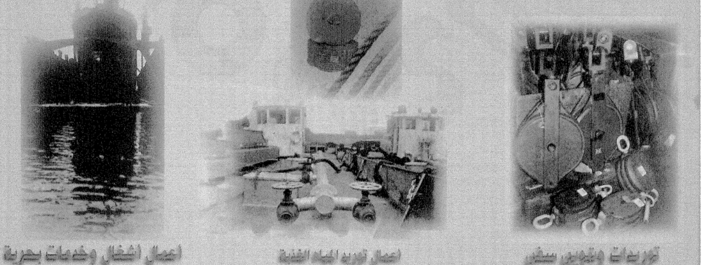
تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة اليدوية والميكانيكية والدهان والمعالجة الكيماوية بأحدث الأجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والتنوك سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه فى جميع موانى الجمهورية و داخل البلاد .
- أعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمبانى والانشاءات حيث ان الشركة عضو بالإتحاد المصرى لمقاولى التشييد والبناء .
- جميع عمليات التبخير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن وداخل الشون والمخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل وكى ونظافة ونقل مخلفات السفن خارج الموانى.

نشاط توريد المياه العذبة

تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بموانى السويس والبحر الأحمر ومينائى بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية.

نشاط الوكالة الملاحية

تقوم الشركة بكافة أعمال الوكالة الملاحية والسمسار البحرى وأعمال السياحة والتخليص الجمركى ومناولة البضائع والأعمال المرتبطة بها وأعمال النقل ونقل مخلفات السفن وتمتلك الأصول التى تمكنها من تحقيق أغراضها.



توريدات وتموين سفن — أعمال توريد المياه العذبة للسفن والمؤسسات بالمناطق النائية — أعمال أشغال وخدمات بحرية

عناوين الشركة

المركز الرئيسى: ٢ طريق الحرية - الاسكندرية
ت: ٤٨٧٠٥٥٠ - ٤٨٦٣٧٨٣ / فاكس: ٤٨٧٨٢٧٠
رقم بريدى : ٢١٥١٧ /صندوق بريد : ٢٠٢٥ - الاسكندرية

قطاع السويس البحر الأحمر: عمارة مصطفى حزين بور توفيق - السويس
ت : ٢٢٠١٣٢ - ٢٢٦٨٧٩ - ٢٢٦٨٨٠ / فاكس : ٢٢٤٣٠٦ / تلكس ٦٦١٣٢ / صنوق بريد : ٣٢

قطاع الاسكندرية والدخيلة : (باب ٢٧) جمرك الاسكندرية
ت: ٤٨٠٥٢٣٤ - ٤٨٠٢٨٥٤ - ٤٨٠١٢١٩ / فاكس: ٤٨٠٢٥٦٤ / تلكس : ٥٤١٨٣ صندوق بريد : ٩٢٣

المعرض : ٧شارع وكالة الليمون بالاسكندرية ت: ٤٨٤٣٦٥٣

مكتب القاهرة : ٤١ شارع طلعت حرب/ ت: ٣٩٢٥١٣٨ / برقياً : كونساب على جميع موانئ الجمهورية

قطاع بورسعيد ودمياط : شارع الجمهورية والجبرتي
ت:٢٢٠٠٨٧ - ٢٢٠٦٢٢ - ٢٢٠٦٢٣ - ٢٢٧٥٨٨
فاكس : ٢٢٠٦٢٤ / تلكس : ٦٣٠٣٠ / كيس بريد : ١٢٥

عهد جديد لغرف الملاحة على مستوى الجمهورية



لواء بحرى / محمد إبراهيم يوسف
رئيس هيئة ميناء الإسكندرية



لواء بحرى / إبراهيم يوسف
رئيس هيئة ميناء دمياط



لواء بحرى / أحمد صادق
رئيس هيئة ميناء بورسعيد






لواء بحرى / صلاح الوليلى
رئيس هيئة موانى البحر الأحمر

لواء بحرى / عصام بدوى
رئيس قطاع النقل البحرى



محمد مصليحى



حسام لهيطة

عقدت آخر إجتماعات الجمعية العمومية لغرف الملاحة بالإسكندرية - السويس - دمياط - بور سعيد والتى تلتها إنتخابات لإختيار أعضاء مجلس إدارة الغرف عن الفترة القادمة، والتي أسفرت عن:

أولا: إنتخابات غرفة ملاحة الإسكندرية:

أسفرت إنتخابات غرفة ملاحة الإسكندرية بتاريخ (١٦-١١-٢٠٠٣) عن فوز:

- السيد / محمد أحمد مصيلحى
- السيد / حسام وائل لهيطة
- السيد / مروان السماك
- السيد / طارق جلال فهمى
- السيد / محمد عبد القادر العقاد
- السيد / عبد العزيز محمد أحمد
- السيد / محمد حسن صدقى

ثانيا: إنتخابات غرفة ملاحة السويس:

أسفرت إنتخابات غرفة ملاحة السويس بتاريخ (١٨/ ١١/ ٢٠٠٣) عن فوز:

- السيد / سعيد أحمد على
- السيد / سيد الزيدى
- السيد / عبد المجيد مطر
- السيد / محمد ناجى
- السيد / أحمد مصطفى بدوى
- السيد / على الشريف
- السيد / محمد رضوان

ثالثا: إنتخابات غرفة ملاحة دمياط:

أسفرت إنتخابات غرفة ملاحة دمياط بتاريخ (١٩/ ١١/ ٢٠٠٣) عن فوز:

- السيد / أحمد عبد القادر العقاد
- السيد / عبد العظيم السيد الردينى
- السيد / ماجد لويس توفيق
- السيد / فكرى النمس
- السيد / مصطفى خليل
- السيد / ناجى زيادة
- السيد / ممدوح إسماعيل

رابعا: إنتخابات غرفة ملاحة بور سعيد:

أسفرت إنتخابات غرفة ملاحة بور سعيد بتاريخ (٢٠/ ١١/ ٢٠٠٣) عن فوز:

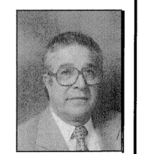
- السيد / محمد الصياد
- السيد / محمد عبده اللمعى
- السيد / عمرو مصيلحى
- السيد / خالد عبد الملك إسماعيل
- السيد / أحمد سعيد شرف
- السيد / سعد مصلح
- السيد / عادل الشرقاوى



مروان السماك



محمد العقاد



عبد العزيز محمد أحمد



طارق جلال فهمى

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال يهنئون جميع الأعضاء وتتمنى لهم التوفيق وأن يكلل الله مجهودهم بالنجاح.



أحمد العقاد

السيد / محمد عبده اللمعى




عمرو مصيلحى

سعيد أحمد على



معــارك الجمــارك

* الدورة البرلمانية الجديدة بدأت ومشروعات القوانين التى أعدتها الحكومة بدأت تتسلل إلى دهاليز البرلمان، رجال الأعمال والمستثمرون ينتظرون على أحر من الجمر مشروعات قوانين (الجمارك) و(التوقيع الإلكترونى) فقانون الجمارك الجديد والتى يمكن اللجنة المشكلة بمعرفة وزير المالية والمعروفة بإسم لجنة تطوير الجمارك تعمل ما وسعها الجهد وتصل الليل بالنهار من أجل الإنتهاء من تقديم القانون .. الجميع ينتظر إصلاح كافة العيوب وتلافى كافة الثغرات الموجودة بالقانون القديم والجميع يأمل أن يتمشى القانون الجديد ومواده مع المتغيرات الإقتصادية على الساحة حيث الحرية الإقتصادية وسيادة مبادئ الخصخصة وعدم تجريم بعض القضايا الإقتصادية.

وبالنسبة لقانون التوقيع الإلكترونى فبمجرد صدوره وحتى ذلك أن يصبح ميناءً مثل ميناء السخنة الدولى مميكناً بنسبة ١٠٠٪ وتستطيع مصر أن تقدم نموذجاً مشرفاً للعالم أجمع، دعوتنا إلى الجميع أن يسارعوا فى الخيرات فصدور تلك القوانين يساعد على دفع عملية الإقتصاد المصرى للأمام .

* الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات لديها قيادة حكيمة مخلصة واعية نظيفة اليد وعميقة الفكر.. لكن ودون الدخول فى تفاصيل فإن بعض صغار الموظفين يسيئون للهيئة ببعض التصرفات الوظيفة المرفوضة والتى تعيدنا إلى عصور غابرة لا أرجعها الله، إن سوء إستخدام السلطة أو عدم فهم واجبات الوظيفة أو خلق المشاكل ووضع العقبات هى أول خطوات الفساد. ***رسالة تنبيه إلى من يهمه الأمر.***

* لماذا لا يتم نشر المواصفات المصرية للسلع والمنتجات المستوردة على جميع المستوردين حتى يكونوا على بينة من المطلوب منهم قبل الإستيراد أما أن تأتى البضائع والمنتجات وعليها بيانات غير مكتملة ويتم طلب معالجتها داخل الموانئ المصرية مما يؤدى إلى مزيد من التكاليف والجهود والتأخير مما يؤدى فى النهاية إلى إرتفاع الأسعار .

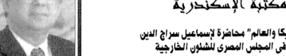
إن وزارة التجارة الخارجية عليها أن تنشر وتذيع كل تلك المواصفات فلا داعى للسرية ولا داعى للإهمال.

البقاء لله وحده

اللواء بحرى / عاصم السيد أحمد
وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
يشاطرون السيدة / وداد شلبى
عضو مجلس الشعب سابقاً
الأحزان فى وفاة المغفور لها بإذن الله
والدتها
داعين لها بالرحمة
وألهم الأسرة الصبر والسلوان.



أخبار الهرم الرابع



حفل تأبين للدكتور عادل أبو زهرة فى مكتبة الإسكندرية

أقامت مكتبة الإسكندرية حفلاً لتأبين الدكتور عادل أبو زهرة مدير مركز منتدى الحوار بالمكتبة وأستاذ علم السلوكيات وخبير التنمية البشرية لدى منظمات الأمم المتحدة والحاصل على جائزة الأمم المتحدة ضمن قائمة تضم أفضل عشرة مارسوا العمل الأهلى.

وخلال الحفل ألقى السيد محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية كلمة أكد فيها أن العمل الأهلى والتطوعى لم يفقد بمفرده فارساً من فرسانه بل فقد المجتمع السكندرى بأكمله رمزاً من رموز الفكر والفن وحب العلم والمعرفة.

كما ألقى الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية كلمه أكد فيها أن الدكتور عادل أبو زهرة شارك بعمله الدؤوب وآرائه وإقتراحاته الوثابة فى إرساء مفاهيم وقيم أصيلة نبعت من إلتزامه بالقانون وإستناده إليه إضافة إلى التفانى فى الأداء وتغليب المصلحة العامة والدفاع عن آرائه بشجاعة ومناداته بثقافة الحوار والتعددية والسماحة.

وأضاف الدكتور إسماعيل سراج الدين أن حماس الدكتور عادل أبو زهرة كان أحد الأسباب الرئيسية التى أدت إلى بعث جمعية أصدقاء مكتبة الإسكندرية إلى الوجود لتصبح أكبر جمعية من نوعها فى مصر بالإضافة إلى أنه أحد الركائز الأساسية للحوارات التى تعيدها مكتبة الإسكندرية والتى تميزت بالأفكار الجديدة والموضوعات المتنوعة فكانت عاملاً من عوامل الجذب للمهتمين من أصدقاء المكتبة والمدافعين عن قضايا الإنسان والعلم والإبداع والحرية. أيضاً تحدث خلال الحفل الدكتور جابر عصفور أمين المجلس الأعلى للثقافة حيث أكد أن الدكتور عادل أبو زهرة جمع عدداً من الصفات التى يندر أن تتجمع فى شخص واحد من أهمها إيثار المصلحة العامة للأفراد والمجتمع على مصلحته الشخصية والإنشغال بقضايا المجتمع المدنى والعمل الأهلى وقد أهله لذلك قدرته الفائقة على التنظيم والقيادة وخدمة الآخرين إلى جانب تمتعه بموهبة الإقناع مما سهل له الوصول إلى عقل وقلب كل من كان له حظ الإستماع إلى مناقشاته وحواراته.

وأضاف الدكتور جابر عصفور أنه كان للدكتور عادل أبو زهرة الكثير من الإهتمامات الفنية حيث كان يرى أن الفن هو أحد الوسائل الهامة للإرتقاء بالإنسان إلى الإحساس بالحرية ومن هذا المنطلق أسس جمعية أصدقاء الموسيقى وكان عضواً فاعلاً فى جمعية أصدقاء البيئة إلى جانب إسهاماته التى لم تتوقف للحظة واحدة فى المجلس الأعلى للثقافة والمجلس القومى للمرأة.

وفى نهاية كلمته طالب الدكتور جابر عصفور الجمعيات التى أسهم فى تأسيسها الدكتور عادل أبو زهرة أن تنشئ جائزة سنوية بإسمه لخدمة المجتمع المدنى الذى طالما عاش ليدافع عنه ويتبنى قضاياه.

وفى كلمته خلال الحفل أشار الدكتور لطفى دويدار الأستاذ بجامعة الإسكندرية بالإنجازات المتنوعة التى قدمها الدكتور عادل أبو زهرة فى الكثير من ميادين الحياة المدنية.



"أمريكا والعالم" محاضرة لإسماعيل سراج الدين فى المجلس المصرى للشئون الخارجية

إستضاف المجلس المصرى للشئون الخارجية الدكتور/ إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية حيث ألقى محاضرة بعنوان "أمريكا والعالم" إستعرض فيها السياسات والمصالح التى تحكم علاقات الولايات المتحدة بالعالم منذ استقلالها وحتى العصر الحديث ، وتأثيرات السياسة الأمريكية على المناطق الجغرافية المختلفة فى فترات الصراع السياسى ، ودور الرؤساء والساسة الأمريكيين فى تشكيل هذه العلاقات .
كما قدم الدكتور / سراج الدين فى محاضرته تحليلاً للظروف التاريخية التى دفعت بالولايات المتحدة إلى العزلة عن العالم أحياناً وإلى محاولات الهيمنة فى أحوال أخرى.

خسوف كلى للقمر

شهدت مصر فى صباح الأحد ٩ نوفمبر خسوفاً كلياً نادراً للقمر، وكان مرئيا أيضاً فى أوروبا ومعظم آسيا وفى الأمريكتين وبدأ الخسوف فى حوالى الساعة الواحدة والنصف بتوقيت القاهرة.

وكانت مرحلة الخسوف الكلى القصيرة بشكل غير عادى، حيث استمرت لمدة ٢٥ دقيقة فقط ، وذلك لأن القمر مر خلال الحافة الجنوبية لظل الأرض.

وتعد ظاهرة الخسوف الكلى للقمر أحد أروع الظواهر الطبيعية على الإطلاق، حيث يتألق القمر بألوان بديعة ، من الأحمر والبرتقالى والأصفر والرمادى ، خلال مرحلة الخسوف الكلى. وتنشأ هذه الألوان من إنكسار أشعة الشمس فى الغلاف الجوى للأرض ثم انعكاسها من على سطح القمر.

مؤتمر المرأة والأهداف التنموية للألفية



فرخندة حسن

يعقد المؤتمر الرابع للمجلس القومى للمرأة بمكتبة الإسكندرية فى مارس القادم، وقد صرحت الدكتورة فرخندة حسن خلال رئاستها إجتماع اللجنة التحضيرية للمؤتمر بأنه تمت مناقشة المحاور الفكرية والترتيبات التنظيمية للمؤتمر الذى سيعقد تحت شعار "المرأة والأهداف التنموية للألفية" تمشياً مع وثيقة الأمم المتحدة التى وقعها الرئيس حسنى مبارك قبل عامين .

رقمنة المخطوطات العربية بالسويد

فى إطار مشروع رقمنة المخطوطات النادرة الذى يقوم بتنفيذه مركز المخطوطات بمكتبة الإسكندرية توجه فريق عمل برئاسة الدكتور يوسف زيدان مدير المركز إلى العاصمة السويدية ستوكهولم لفحص المخطوطات العربية المحفوظة بجامعة أوبسالا والمكتبة الملكية السويدية والذى يصل عددهم إلى ما يقرب من ثلاثة آلاف مخطوط.

ومن المقرر أن يتم خلال الزيارة مراجعة الفهارس السابقة لهذه المجموعات وانتقاء المجموعة الأندر منها لعمل نسخة رقمية لها.

وكان المركز قد سبق وأن أصدر عدداً من النسخ الرقمية للمخطوطات النادرة المحفوظة فى كل من بلدية الإسكندرية والمعهد الدينى بسموحة ومسجد أبى العباس المرسى.

وصرح الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية بأن هذا المشروع يؤكد الإهتمام الخاص الذى توليه مكتبة الإسكندرية للتراث العربى والإسلامى والجهد الدؤوب الذى تقوم به من أجل الحفاظ عليه.

جدير بالذكر أن هذا المشروع يتم تمويله عن طريق المنحة المقدمة من الحكومة السويدية لمكتبة الإسكندرية والتى تبلغ نحو مليون جنيه مصرى.

تحت رعاية السيد المهندس / حمدى الشايب وزير النقل

إحتفال شئون الإمتحانات

اليوبيل الفضى لجهاز إمتحانات النقل البحرى بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

الإسكندرية / أبو قير



إعداد/ شرين جلال

إنها الحياة تدور ويدور الزمان.. ويبقى من يجلس بعيداً وحيداً.. هناك يسجل.. ينحت ويحفر "إنه التاريخ" الرجال.. المرجع فى كل آن.. لكل عصر به أجيال .. يزيد حقيبة ترحاله قبل فوات الأوان .. بوريقة من وريقات الزمان.. تحكى مسترسلة عن رحلة عمر.. بمراكب الشمس.. فى حقيبة من حقب الزمان.. ترمح بنا.. بعيداً.. بعيدا.. إلى مركب بحرى فرعوني من عصر الإمبراطورية المصرية .. رُبانها حفيد من أحفاد الفراعنة العظام.. جفت الصحف ورفعت الأقلام مبدعة ومصورة لحكاية نطفة "جهاز الإمتحانات " الذى شب تحت نظره تحرسها أصالة التاريخ من داخل عبق رحم رافد العلم الممتد فى الشرق .. الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى حتى نعتة التاريخ.. عندما بلغ من العمر خمس وعشرون عاماً من الكفاح .. وأقيم له حفل عظيم الشأن حضره لفيف من كبار رجال الدول من شرق الأرض وغربها فى الأكاديمية العربية "اليوبيل الفضى لجهاز إمتحانات النقل البحرى" إنطلاقاً من أن التعليم والإمتحانات هما وجهان لعملة واحدة وأن الإمتحانات ما هى إلا أداة لتأكيد جودة التعليم والتدريب ، فقد كان لوزارة النقل وأجهزتها من إدارة وسلطة بحرية دوراً رائداً داعماً للتطوير المطلوب ففى عام ١٩٧٩ قامت وزارة النقل البحرى بالتعاون مع الأكاديمية بإنشاء جهاز الإمتحانات كوحدة مستقلة فى ظل مشروع برنامج التنمية للأمم المتحدة بموجب الإتفاق ما بين جمهورية مصر العربية وهيئة الأمم المتحدة ممثلة فى كل من المنظمة البحرية الدولية و برنامج الأمم المتحدة للتنمية وذلك للقيام بمسئولية تنفيذ الإمتحانات للشهادات الأهلية للربابنة والضباط والمهندسين البحريين عن السلطة البحرية على أن يكون الجهاز تحت مظلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ويتبعه إدارياً ومالياً مما إنعكس إيجاباً على مسيرة هذا الجهاز وتحديثه وتطويره على كافة المستويات المحلية والإقليمية والدولية.

وتبدأ مسيرة نجاح جهاز الإمتحانات بتخريج أول دفعة من الربابنة والضباط والمهندسين البحريين فى يوليو ١٩٧٩ حيث وصل عدد الجالسين للإمتحانات حتى يونيو ٢٠٠٣ إلى ٢٤١٥٦ دارس على مدار ٢٤ عاماً ليبدأ جهاز الإمتحانات عامه الخامس والعشرين فى يوليو ٢٠٠٣ بتخريج عدد ٣٨٧ دارس ، وفى بداية الإحتفالية إفتتح الدكتور / جمال الدين أحمد مختار رئيس الأكاديمية العربية بكلمته موضحاً أن ما تم الوصول إليه من إنجازات هو نتاج تعاون مشترك لفريق من الرجال لهم خبرات إستطاعوا أن يضعوا بصمة بارزة على النقل العربى والدولى تعكس لنا بالغ الأثر على أسطولنا البحرى مما أدى إلى عمل منظومة متكاملة وواضحة المعالم وذات رؤية مستقبلية قائمة على العمل العلمى المدروس والمخطط على أعلى المستويات فى كافة المجالات العلمية التعليمية البحرية من خلال التعليم والتدريب والبحث فى كل ما هو جديد فى مجال النقل البحرى والدراسات التأهيلية والمعاهد التكنولوجية المتخصصة لمواكبة التطور المذهل فى عالم التكنولوجيا والإتصالات والنقل البحرى وأوضح سيادته الجهود المبذولة من قبل نائب رئيس الأكاديمية لشئون الإمتحانات الربان/ عماد إسلام حيث أنه صمم Soft ware لعمل شهادات إمتحانات الأهلية وسار على نهج المنظمة البحرية الدولية IMO بأفكار كان لها بالغ الأثر فى دعم عمل بنك المعلومات "بنك الأسئلة والإجابات النموذجية" حيث تم تطوير أسلوب الإمتحانات من خلال إنشاء هذا البنك لتنفيذ الإمتحانات بمختلف الأساليب المتبعة دولياً، وذلك إنطلاقاً من أن جهاز إمتحانات النقل البحرى المصرى يعتبر نواة لبنك الإمتحانات العالمى بإستخدام برنامج الحاسب الآلى المتطور المنفذ بجهاز الإمتحانات المصرى وأشاد سيادته بفضل فريق العلماء والباحثين الذين إستطاعوا على مضد ٣٥ عاماً الوصول بالأكاديمية للآفاق حيث أضحى لها مكانة عالمية بين أكاديميات العالم ووجه جزيل الشكر إليهم وأبنائهم الدارسين.. الجيل المنتظر لحمل الراية .. ليكونوا خير نواة لسفراء حول العالم لأكاديميتهم ويكونوا دائماً أعلام خفاقة ووجه الشكر أيضاً لجميع الزملاء من قيادات قطاع النقل البحرى المصرى وقال فى ختامه "إن جنود القنال طالما لا يموتون ولكن يخفتون".



وفى كلمة للربان / عماد عادل إسلام نائب رئيس الأكاديمية لشئون الإمتحانات أوضح سيادته إمتنانه البالغ لكل من شارك من السادة الحضور والعاملين بشئون الإمتحانات فى الإحتفال باليوبيل الفضى لجهاز إمتحانات النقل البحرى أحد الروافد المضيئة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ، وتوقف سيادته للحظات لإسترجاع البدايات حتى أوضح أن من خلالها ستتمكن من تقييم ما تم التوصل إليه ومن ثم يمكننا التطلع إلى آفاق التطوير فيرى سيادته إن فى إطار الرؤية الواضحة والجادة لرئاسة الأكاديمية والتطلع الدائم إلى التميز فى جميع المجالات كان التوجه فى عام ١٩٧٨ لإنشاء جهاز الإمتحانات الذى إلتزم منذ إنشاؤه بمتابعة المتغيرات على الساحة الدولية تنفيذاً للرؤية الواعية لرئاسة الأكاديمية بأهمية المتطلبات الدولية وإنعكاساتها على متطلبات العمل بالبحار محلياً. وكانت هذه الرؤية سابقة لظهور ما يسمى بالعولمة ومن ثم كانت الساحة المحلية جاهزة لتنفيذ تلك المتطلبات الدولية عند الدخول إلى عصر الإتفاقيات الدولية الملزمة وأكد سيادته إن منذ إنشاء الأكاديمية فى عام ١٩٧٢ أى ما يزيد على ثلاثون عاماً دأب الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية على المشاركة فى إجتماعات مجلس إدارة المنظمة البحرية الدولية وترأس لجنة التعاون التقنى بها لمدة خمس سنوات وقد شرف أن يكون بجواره منذ عام ١٩٩١ والمشاركة بأعمال المنظمة البحرية الدولية مما إنعكس إيجابياً على دور جهاز الإمتحانات فى المبادأة لإعداد المجتمع البحرى المصرى والعربى للموائمة مع المتطلبات الدولية وأوضح سيادته بأن أنشطة جهاز إمتحانات النقل البحرى وإنجازاته تتضمن عدة عناصر فهى تتمثل فى:

١- بنك الأسئلة والإجابات النموذجية .

٢- المركز الإقليمى للإمتحانات الذى تم الموافقة عليه وإعلانه من قبل إجتماعات لجنة السلامة البحرية بالمنظمة البحرية الدولية IMO عام ١٩٩٣ حيث تم إستمرار نجاح هذا المركز على المستوى الإقليمى من خلال توقيع مذكرتى تفاهم مع كل من تركيا ولبنان للإعتراف بالشهادات الصادرة عن المركز تمهيداً لإعتماده كمركز إقليمى للإمتحانات لمنطقة البحر المتوسط والدول العربية والإفريقية.

٣- الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات STCW حيث كان لجهاز الإمتحانات دوراً أساسياً بالتنسيق مع السلطة البحرية فى إعداد المجتمع

البحرى المصرى لتنفيذ متطلبات الإتفاقية الدولية وإستكمالاً لهذا الإنجاز فقد تم التنسيق مع وزارة النقل ممثلة فى الإدارة والسلطة البحرية لإعداد القرار الوزارى رقم ٢٤ لسنة ٩٨ الموائم للإتفاقية الدولية STCW 95 فضلاً عن إعداد تقرير جمهورية مصر العربية عن موائمة مصر للإتفاقية وموافاة المنظمة البحرية الدولية به فى يوليو ١٩٩٨ والذى فى ضوءه دخلت مصر القائمة البيضاء للمنظمة البحرية الدولية فى أول قائمة تصدر عنها فى ديسمبر عام ٢٠٠٠

٤- ونظام الإستغاثة العالمى GMDSS حيث كان للجهاز دوراً فعالاً فى قراءة الواقع ومايدور على الساحة الدولية حيث قام بالتنسيق مع وزارة النقل لإعداد وإستصدار القرار الوزارى الخاص بتعديل مسار ضباط اللاسلكى مما أدى إلى حماية فئة كبيرة من العاملين بالبحر من فقدان وظائفهم وذلك بتحويل مسارهم الوظيفى من ضباط لاسلكى إلى ظباط ومهندسين بحريين والجدير بالذكر أن مصر تعتبر من الدول الرائدة التى قامت بهذا الإجراء وقامت العديد من الدول بعد ذلك بإتباع نفس النهج

٥- نظام رقابة دولة الميناء PSC حيث تم التعاون مع هيئة المعونة النرويجية NORAD لتنفيذ منحة تدريبية لمفتشى رقابة دولة الميناء من خلال جهاز الإمتحانات بالتعاون والتنسيق مع السلطة البحرية وقد تم التمهيد لتوقيع هذا الإتفاق إعتباراً من عام ١٩٩٦ ليتم تدريب عدد خمسون مفتشاً وعدد عشر محاضرين من كوادر الأكاديمية خلال عامى ٢٠٠٠ - ٢٠٠١ كما شارك جهاز الإمتحانات بتوجيهات من رئاسة الأكاديمية فى إعداد مذكرة تفاهم دول البحر المتوسط لرقابة دولة الميناء وإنشاء وتشغيل سكرتارية مذكرة التفاهم منذ عام ١٩٨٨ مما أهل جهاز الإمتحانات لإعداد مشروع متكامل لإنشاء نظام لرقابة دولة الميناء والسعى لإنشاء مذكرة تفاهم عربية لرقابة دولة الميناء

٦- مذكرة التفاهم مع المنظمة البحرية الدولية حيث قام الجهاز خلال عام ٢٠٠٠ بالبدء فى الإعداد لتوقيع مذكرة تفاهم ما بين وزارة النقل والمنظمة البحرية الدولية فى مجال التعليم والتدريب والتى تم توقيعها فى نوفمبر ٢٠٠١ وإستمراراً لهذا النجاح قررت المنظمة البحرية الدولية تجديد مذكرة التفاهم لمدة عامين حيث تم التوقيع عليها فى أول أكتوبر ٢٠٠٣ بواسطة معالى وزير النقل المهندس/ حمدى الشايب وسكرتير عام المنظمة البحرية الدولية وليام أونيل.

٧- الإتحاد الدولى للجامعات ففى عام ١٩٩٩ كان إنعكاس فكر وأسلوب إدارة رئيس الأكاديمية الدكتور/ جمال مختار الأثر الكبير فى المشاركة الفعالة فى إنشاء الإتحاد الدولى للجامعات البحرية وتولى الأكاديمية مسئولية لجنة التعليم والتدريب برئاسة سيادته فى عام ١٩٩٨ وتوليه مسئولية النائب الأول لرئيس الإتحاد فى عام ٢٠٠٢ ورئاسة الإتحاد عام ٢٠٠٣ .

٨- الكود الدولى للأمن البحرى ISPS Code حيث تعددت إنجازات جهاز الإمتحانات فى مجال الموائمة مع الإتفاقيات الدولية سواء فى مجال العاملين على سفن الصيد أو جواز السفر البحرى تكمن فى تعديل إتفاقية سلامة الأرواح بالبحار بخصوص أمن السفن والشركات ومرافق الميناء فظهر دور الجهاز الأساسى فى تنفيذ متطلبات الكود الدولى محلياً الذى يتم حالياً بالتنسيق مع معهد الإنتاجية والجودة ومعهد السلامة البحرية ومعهد تدريب الموانى وبالتنسيق مع كافة شركات النقل البحرى.

٨- اللجنة العليا لتأكيد جودة التأهيل للمهن البحرية وقد تم تكليل هذا الإنجاز فى عام ٢٠٠٣ بالقرار الوزارى لمعالى المهندس حمدى الشايب وزير النقل بإنشاء اللجنة العليا لجودة التدريب للمهن البحرية والذى تم من خلاله إستكمال النواحى التنظيمية لتأكيد جودة التأهيل للعاملين بالبحر بكافة مستوياتهم ، وقد قدم نائب رئيس الأكاديمية الربان/عماد إسلام هدية تذكارية بهذه المناسبة عن العاملين بشئون الإمتحانات والتى صممت خصيصاً لتروى مشوار حفيد الفراعنة فهى نموذج لمركب بحرى فرعونى من عصر الإمبراطورية المصرية من ١٥٠٠ سنة قبل الميلاد لسعادة الدكتور / جمال مختار رئيس الأكاديمية.

وعلى المستوى العربى والدولى وبالرغم من ظروف العمل الضاغطة فقد أمر الأستاذ/ عبد الحفيظ القيسى المدير العام لمديرية النقل والأشغال العامة على الحضور من لبنان وإلقاء كلمة عن كافة الدول العربية المشاركة فى هذا الحدث فقد تقدم بإسم المديرية العامة للنقل البحرى وبإسم وزير الأشغال العامة الأستاذ نجيب الميقاتى بأسمى التحيات لهذه الدعوة الكريمة لحضور هذه الإحتفالية وهذا الحدث المميز فى تاريخ الأكاديمية وأشاد سيادته بالإنجازات الضخمة التى حققتها الأكاديمية العربية خلال هذه الحقبة من الزمن وألقى بعض الضوء على مسيرة التعاون بين المديرية العامة للنقل البرى والبحرى فى لبنان وبين الأكاديمية حيث تحدث سيادته عن مشروعين أولهما إعادة إصدار الشهادات اللبنانية فى ظل الإتفاقيات الدولية والثانى عن إنشاء نظام لرقابة الدولة على الموانئ اللبنانية حيث تم الإتفاق بعد التنسيق مع وزارة النقل بجمهورية مصر العربية على إنشاء نظام لرقابة دولة الميناء بالموانئ اللبنانية وتطوير نظام التفتيش لدولة العلم Flag state implementation & PSC حيث بدأ المشروع إعتباراً من أول سبتمبر ٢٠٠٣ وبدأ العمل الفعلى والتفتيش بنظام رقابة دولة الميناء على السفن المارة بالموانئ اللبنانية إعتباراً من منتصف أكتوبر ٢٠٠٣ بكفاءة عالية وقد أشاد بالجهود المبذولة من قبل مصلحة الموانى والمنائر السيد اللواء/ مصطفى توفيق خطاب وسلفه السيد اللواء/ شيرين القاضى وقد سلم سيادته درع المديرية العامة لوزارة النقل البحرى اللبنانية تكريماً لرئيس الأكاديمية الدكتور جمال مختار وعلى المستوى الدولى فقد رحب الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية السيد وليام أونيل بالمشاركة إلا أنه نظراً لظروف طارئة لم يتمكن من المشاركة شخصياً وقد ألقاها عنه السيد الدكتور/ محمد يوسف نائب رئيس الأكاديمية حيث إعتذر بشدة عن عدم حضوره للإحتفال وأبعث بالتهنئة لسعادة الدكتور/ جمال مختار رئيس الأكاديمية نيابة عن الإدارة العليا بالمنظمة البحرية الدولية وخاصة مساعد الأمين العام السيد/ مترو بلوس والسيد/ روجر جونز مدير إدارة الشئون الإدارية والسيد / ديفيد أدواردز مدير قسم التعاون التقنى وقد أشار سيادته للجهود المبذولة من قبل السيد رئيس الأكاديمية الدكتور جمال مختار خلال مشوار حياته بالإسهام الفعال لتحقيق الأهداف الأساسية للمنظمة البحرية الدولية من أجل التحقق من تنفيذ متطلبات السلامة البحرية والأمن وحماية البيئة على أعلى مستوى وأشاد بأن الدكتور جمال قد سبق الجميع برؤيته الواضحة عندما أكد على أهمية التركيز على العنصر البشرى والتدريب البحرى وأنهما هما العنصرين الأساسين لتحقيق السلامة البحرية الدولية سواء بالبحر أو بالبر وإن إنطلاقاً من هذه الرؤية فقد قام بتحويل المشروع المتواضع لتأسيس الأكاديمية العربية للنقل البحرى عام ١٩٧٢ بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية وبرنامج التنمية للأمم المتحدة وتحويلها إلى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بالإسكندرية إلى كيان مذهل وغير مسبوق وعبر عنه تاريخ الدكتور جمال النموذجى بخصوص التدريب البحرى بأن ليس له حدود على المستويات المحلية والإقليمية فإن من خلال عضويته للجنة المحافظين والمجلس التنفيذى للجامعة البحرية العالمية قد أضاف وأثرى عملية التنمية والفاعلية للجامعة البحرية الدولية وأضاف أن إنتخابه مؤخراً كرئيس للإتحاد الدولى للجامعات البحرية هو إضافة أخرى من صور الخدمات التى يقدمها للمجتمع البحرى الدولى وأشار سيادته إلى أن أكبر تقدير من المجتمع البحرى الدولى لجهود الدكتور جمال مختار هو منحه الجائزة البحرية الدولية والتى تمنح للأفراد أو المؤسسات التى قامت بأكبر الإسهامات أو المشاركة الجليلة فى تحقيق أعمال وأهداف المنظمة البحرية الدولية وأنه قد تم منح هذه الجائزة للدكتور جمال مختار عن عام ١٩٩٧ وهو نفس العام الذى تم فيه الإحتفال باليوم العالمى للبحرية تحت شعار "التوجه لتحقيق أعلى درجات السلامة البحرية من خلال التركيز على العنصر البشرى" وهو ما يتناغم مع ما قدمه الدكتور جمال مختار للمجتمع البحرى الدولى.

وخلال الحفل رؤى أنه تقرر أن على المستوى المحلى وبالتعاون مع السلطة البحرية الممثلة فى مصلحة الموانى والمنائر ، وفى إطار خطة التطوير الذى تتبناه بالتنسيق مع قطاع النقل البحرى أن يتم سنوياً إختيار أحسن سفينة من السفن التجارية المصرية والتى لا يسجل عليها أى ملاحظات عند التفتيش عليها بالموانى المصرية أو الأجنبية وتكون هذه السفينة هى سفينة العام الحاصلة على جائزة العام بإسم معالى وزير النقل . ويساهم جهاز إمتحانات النقل البحرى فى هذا التكريم بتجديد كافة الشهادات الأهلية لطاقم السفينة عن هذا العام كمنحه مقدمة بإسم الدكتور جمال مختار لسفينة العام مما سيساهم فى تطوير كفاءة الأسطول البحرى الذى يرفع علم جمهورية مصر العربية **وهنا يتركنا التاريخ .. ليرحل.. لمكان آخر.. وحدث مختلف.. ليعود إلينا بحكاية أخرى.. ليؤرخها بين مؤرخاته .. ويرويها لنا عبر الصفحات .. بعيون إنترناشيونال..**

آفاق التعاون والشراكة بين مصر والسودان
حوار مع المستشار عبد العزيز حسن
قنصل عام السودان بمصر

يعد السودان الشقيق بمثابة العمق الإستراتيجى لمصر، ومن أولى الدول التى دخلت مع مصر فى علاقات تعاون وتبادل فى مختلف المجالات من واقع الوحدة التى حظيت بها كلتا الدولتين، فالرابطة بينهما ليست فقط جوار جغرافى ، إنما رابطة الدم والأخوة، فهم أبناء وادى النيل . شريان الحياة الذى سيظل يجمعهم دائماً . وعلى الرغم من عدم إستمرار الوحدة بين مصر والسودان رسمياً إلا أن كل أشكال التعاون والشراكة إستمرت وتشعبت بشكل كبير فقد بدأت بوادر التعاون فى أواخر السبعينات ، وأخذت تترسخ يوماً بعد يوم . وبعد عام ١٩٩٧ كان تحسن الرابطة بين البلدين والدخول فى علاقات شراكة وزيارات متبادلة بين الزعماء والقادة كان آخرها زيارة الرئيس المصرى "محمد حسنى مبارك" للخرطوم فى مايو من هذا العام - بعد إنقطاع دام ١٣ عاماً - تتويجاً للدور المصرى فى حل القضية السودانية .

وتأكيداً على أواصر الأخوة والتعاون بين البلدين الشقيقتين كان لنا هذا الحوار مع المستشار عبد العزيز حسن القنصل العام لسفارة السودان بالقاهرة...

★ ما هو تقييمكم للتعاون بين مصر والسودان فى الفترة الأخيرة؟

إن التعاون كبير جداً والعلاقات متطورة وتتحسن كل يوم خاصة العلاقات التجارية والإقتصادية والسياسية.

فهناك تمثيل سياسى عالى بين البلدين وزيارات متبادلة بين الزعماء والقادة والسياسيين البارزين.

أيضاً هناك تبادلات على المستوى الشعبى والأهلى ، حيث تتم إتصالات بين الجمعيات الأهلية فى كلا البلدين، وقد عقد مؤخراً "المنتدى الأهلى للسكان والتنمية فى مصر والسودان" وتناول الجهود المبذولة فى المجالات المختلفة كالتعليم والثقافة والشباب والرياضة.

هذا بالإضافة إلى التعاون على المستوى الحزبى ، فهناك إتصالات قوية بين الحزبين الحاكمين فى مصر والسودان، كما توجد إتصالات ولقاءات بين أحزاب سودانية كثيرة وأحزاب مصرية مثل حزب الوفد.

أما على المستوى السياسى الرسمى، فقد عقدت مؤخراً إجتماعات الدورة الثانية "للجنة الوزارية المشتركة بين مصر والسودان" ، والتى يرأسها من الجانب السودانى معالى الوزير مجذوب الخليفة وزير الزراعة والغابات ، ومن الجانب المصرى معالى الوزيرة فايزة أبو النجا وزيرة الدولة للشئون الخارجية.

ووقعت اللجنة (١٨) إتفاقية فى مختلف المجالات "الثقافية، الإقتصادية ، التجارية، القنصلية، التكنولوجية والعلمية".

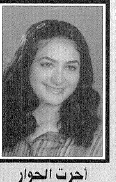
وقد زار مصر فى منتصف شهر نوفمبر السيد مجذوب الخليفة رئيس اللجنة، وتم توقيع إتفاقيتين: إحداهما بخصوص إستيراد مصر لحوم سودانية، والأخرى لإنشاء طريقين بريين يربطا بين البلدين الأول من "السويس"إلى "بورسودان" على ساحل البحر الأحمر ، والثانى يربط أسوان بدنقلة.

وجدير بالذكر أن هذه الإتفاقيات تساهم فى تفعيل العلاقات وتيسير طرق التبادل والإتصال بين البلدين.

★ وماذا عن مهام وأهداف اللجنة الوزارية المشتركة؟

بدأ المستشار عبد العزيز حسن بتقسيم اللجنة إلى ٣ مستويات :

المستوى الأول هو مستوى الخبراء والفنيين الذين يقوموا بعمل الدراسات والأبحاث ليتم عرضها على **المستوى الثانى** وهو المستوى الوزارى ويمثله عن مصر الوزيرة فايزة أبو النجا ، وعن السودان الوزير مجذوب الخليفة.



أجرت الحوار
ميادة محمود

أما المستوى الثالث فهو اللجنة العليا ويرأسها من الجانب السودانى السيد على عثمان طه النائب الأول للرئيس السودانى ، ومن الجانب المصرى د. عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء.

وقد عقدت اللجنة الوزارية إجتماعين فى مصر والخرطوم حققت خلالهما خطوات هامة أما أهداف اللجنة المشتركة واللجنة العليا فمن أهمها تطوير التعاون السياسى والإقتصادى والتجارى والثقافى ، والوصول إلى مرحلة متقدمة من الشراكة والتكامل بين البلدين.

وقد حققت اللجنة نتائج مرضية بفضل الإدارة السياسية العليا برعاية الرئيسين فخامة الرئيس محمد حسنى مبارك والفريق عمر البشير.

ومن أهم المجهودات التى تقوم بها اللجنة:

- السعى لتكوين لجنة برلمانية مشتركة، حتى يأخذ التعاون الرسمى صيغة شعبية وبرلمانية.
- تكوين مجلس رجال أعمال مصرى - سودانى مشترك يقوى التبادل الإقتصادى والإستثمارى.
- تأسيس بنك مشترك يضمن إستقرار التبادل التجارى والمساهمة فى مشروعات التنمية فى البلدين.
- عقد إتفاقيات توأمة بين المحافظات المصرية والسودانية.

وفى هذا الإطار تم عقد إتفاقيتين **الأولى** بين ولاية "أعالى النيل" السودانية ومحافظة "المنيا" المصرية

الثانية بين ولاية "الجزيرة" بالسودان ومحافظة "الجيزة" بمصر.

ومع كل هذه الجهود العظيمة لتحقيق التعاون كان لابد لنا من هذا السؤال الهام ...

★ ماهى اهم العقبات التى تقف امام التكامل بين البلدين؟

أشار سيادته إلى أن الخطوات متسارعة وإيجابية من كلا الجانبين، والمعوقات مجرد أوضاع إجرائية وروتينية يمكن التغلب عليها بالإرادة والعزيمة السياسية القوية وتوجيهات قيادات البلدين. حيث لاتوجد مشاكل رئيسية وإنما نحتاج إلى بعض الوقت حتى تتم بلورة تلك الجهود إلى واقع ملموس يحسه المواطن العادى فى البلدين. فالوضع مُرضٍ ولكننا نتطلع إلى المزيد من التعاون بين البلدين دون عوائق جمركية أوتأشيرات أو عقبات روتينية خاصة بحق الإقامة والتسجيل والعمل ... فهى مجرد مسألة وقت، فالنجاح لا يتحقق بين عشية وضحاها ... لكنى متفائل وأرى أن هذا اليوم سيأتى قريباً.

★ وفيما يخص الوضع الإقتصادى سألناه ما هى أهم المشروعات الإقتصادية التى يشهدها السودان الآن؟

أشار المستشار عبد العزيز إلى أن هناك تركيز كبير ومباشر على مجموعة مشروعات إقتصادية هامة ومنها:

- إستخراج وصناعة النفط.
- مشروعات إعمار جنوب السودان.
- إهتمام خاص بصناعة السكر وزيادة عدد المصانع.
- تطوير كثير من المدارس والمستشفيات .
- إهتمام كبير بقطاعى المياه والكهرباء.
- جهود موسعة فى مجال النقل والمواصلات .

فهناك طريق برى بين شمال وجنوب السودان يربط بين ولايتى كوستى و أعالى النيل كما أن مطار "موباتيل" هو أحدث المطارات على مستوى دول الجوار الأفريقى وأيضاً هناك الخط النهرى بين كوستى والخرطوم.

وكذلك هناك مشروع إنشاء سد فى ولاية "مروى" الشمالية والذى سينتهى العمل به خلال ٥ سنوات .وبعد هذا السد من أضخم المشاريع الإقتصادية ، فمن المتوقع أن يوفر السد قدر كبير من الطاقة الكهربائية والمياه والعمالة والمحاصيل الزراعية لأنه يقع فى منطقة زراعية خصبة وبذلك سوف نتمكن من التصدير بشكل أكبر.

– ذلك بالإضافة إلى المشاريع الضخمة في المثلث الحدودي مع مصر وليبيا إن السودان يشهد الآن حركة تنموية كبيرة نأمل أن تصل بنا لمرحلة أكثر تقدماً وتطوراً.

* ونظراً لما تحظى به قضية الجنوب من إهتمام عالمي، وما تمثله من عامل أساسي في تفعيل التنمية والإستقرار في السودان مما ينعكس على علاقتنا بالسودان فكان من الضروري الحديث عن هذه القضية.

وقد أكد المستشار عبد العزيز على أن مشكلة جنوب السودان هي مشكلة سياسية بالأساس . فهي ليست مشكلة دينية أو عرقية، بل سياسية بالمقام الأول نتيجة تراكم بعض المشاكل التي توارثتها الحكومات بعد الإستعمار ، فكبرت المشكلة وتفرعت منها مشاكل تنمية وعدم عدالة في توزيع الثروات وإنعدام فرص التعليم المناسب وعدم توفير الوظائف لأبناء الجنوب في بعض المصالح والهيئات. ولكن هذه المشاكل ليست في الجنوب فقط، بل تظهر أيضاً في شرق السودان وغربه بل وحتى في الشمال ذاته ، فالمشكلة هي عدم تحقيق التنمية المتوازنة.

ولكن تتخذ الحكومة الآن خطوات هامة ومؤثرة تؤتي ثمارها بما يحقق العدالة في توزيع الثروات والسلطة بين أبناء السودان.

ونحن نأمل في المزيد من الجهود حتى تحسم القضية ويتم التفرغ للمزيد من التنمية والعدالة والتعاون مع الدول الأفريقية المجاورة والدول العربية الشقيقة وعلى رأسهم "جمهورية مصر العربية".

فإستقرار السودان سينعكس بالطبع على الدول المجاورة وعلاقتنا بها ، فوفقاً للموقع الجغرافي تقع السودان في مكان متميز بين العديد من الدول الحيوية ، وتتداخل حدودها مع دول أفريقية وعربية لها معها علاقات وتبادلات هامة تتأثر بالوضع السياسي والإقتصادي للسودان وتؤثر فيه.

★ وأخيراً ... ما هي أهم الجهود العربية المبذولة لحل القضية؟

أجاب بأن هناك جهود مبذولة من بعض الدول العربية ، ولكن أهمها على الإطلاق هو الدور المصري الذي نقدر قيمته .

فالسودان هو الإمتداد الطبيعي لمصر ، ولذلك تساهم الشقيقة الكبرى "مصر" في جهود الحكومة السودانية لتحقيق الوفاق الوطني والحفاظ على الوحدة، فهي تلعب دور وسيط هام في المباحثات والمفاوضات بين الحكومة السودانية والحركة الشعبية في الجنوب. فقد إستضافت "القاهرة" مؤخراً جميع القوى السياسية السودانية من أجل التفاوض وتقريب وجهات النظر وإيجاد رؤية شاملة وموحدة لجميع الفصائل تأكيداً على وحدة أراضي السودان.

كما أشيد بمجهودات "جامعة الدول العربية" والإهتمام الشخصي للسيد "عمرو موسى" أمين عام الجامعة ، وجهوده لتأكيد وحدة السودان والمساهمة في تنميته فقد تم تخصيص صندوق دائم لدعم وتنمية المناطق المتأثرة بالحرب في السودان، وإتخاذ الجامعة جميع الإجراءات والخطوات التي تدعم إستقرار السودان سياسياً وأمنياً وإقتصادياً فنحن نقدر الدور المصري ودور الجامعة في حل قضية الجنوب ومساعدة السودان في تحقيق التنمية، فهذان الجهدان هما بحق أبرز وأهم الجهود العربية المبذولة...

وفي النهاية لايسعنا إلا شكر السيد المستشار " عبد العزيز حسن" القنصل العام لسفارة السودان بالقاهرة على سعة صدره وصراحته وتلك المعلومات والآراء الثمينة التي منحنا إياها، والتي ألقت الضوء بشكل أعمق على الجهود العظيمة التي تقوم بها الحكومة السودانية للنهوض بالبلاد وتدعيم التكامل والتعاون بين مصر والسودان.

★★★

من كل كتاب ... صفحة

هناك ثلاثة أنواع من النساء . واحدة تحدثك عن كل الرجال والنساء (ثرثارة)، واحدة تحدثك عن نفسها (مملة)، وواحدة تحدثك عن نفسك (ذكية).

هذه الحكمة والتي جاءت على لسان إليانورا روزفلت من أجمل ما قرأت في كتاب أنيس منصور (السيدة الأولى) وهذا الكتاب يعرض فيه أنيس منصور لحياة عدة سيدات لقبن بالسيدة الأولى في تاريخ الولايات المتحدة الأمريكية وإنجلترا وغيرها من دول العالم.

والذي يقرأ هذا الكتاب يجد أن أنيس منصور قد إتخذ من سيرة وحياة السيدات الأولى مادة ثرية لصناعة رأيه في المرأة وتقديمه إلى قرائه . وهو ينقلك معه من شخصية لأخرى ويشعرك أنها الأولى والمفضلة فعلاً عند شعبها والعالم وأيضاً عند أنيس منصور .

وكان أول ما جذبني لقراءة هذا الكتاب مجموعة العناوين التي قدمها أنيس منصور أمام كل سيدة والتي كانت في كثير من الأحيان ما نسميه (الخلاصة) فمثلاً تقرأ عنوان يقول :

"عندما رأها تشرشل فوق حصانها قال عفريت يركب عاصفة " .

وهذه العبارة هي تعليق على مارجوت تنانت التي تزوجت هربرت سكويز رئيس وزراء إنجلترا عام ١٨٩٤، فقد كانت تهوى ركوب الخيل بجنون وقد إنكسر أنفها وعنقها وثلاثة ضلوع وركبتها بسبب ذلك الجنون ، وقد أعطاها أبوها الذي كان شديد الثراء قدراً من الحرية لم يسبق له مثيل في ذلك الوقت حيث لم يكن يسمح للمرأة أن تخرج بمفردها، فلابد أن يكون معها أخيها أو أبيها أو زوجها .

وعندما زارت مارجوت مصر كتبت تقول: إذهب إلى مصر يطل عمرك فكل شئ عنده بألوف السنين .. النيل بالملايين والهرم بالألوف والحياة إيقاعها بطئ والناس كذلك لا يحتاجون إلى طاقة كبيرة لكي يعيشوا .

وتحت عنوان مع الرئيس الذي أمضى نصف عمره في المستشفيات ثم أنه لا يشكو كتب أنيس منصور عن جون كينيدي أصغر رئيس أمريكي (٤٣ سنة) قاد الحرب الباردة بين روسيا وأمريكا في الستينات وهو مشهور بالنكتة، حتى أنه أثناء حملته الإنتخابية أصيب في أحباله الصوتية، فكتب إلى أصدقائه ورقة بخطه يقول فيها " لقد خسرت صوتي ويسعدني أن أكسب صوتك".

وكان هذا الشاب الغني جداً المرح جداً لم يسمع منه أحد أنه يشكو من الآلام الفظيعة التي ظل يعانيها طول عمره حتى أن أسرته قالت أنه عاش نصف عمره في المستشفيات .

وقد تزوج من جاكلين كيندي التي كانت إبنة لأسرة غير مستقرة إجتماعياً رباها زوج أمها وأرسلها إلى باريس لتتلقى تعليماً راقياً، فعادت أكثر أناقة وذوق وفن من الفرنسيين أنفسهم وقد تابع كثير من الناس حياة جاكلين وجون كينيدي ومن أهم فقرات حديثها عن أسرة كينيدي أنها تقول أن أحد أسباب زواجها بكينيدي أن له أسرة متماسكة تماماً بينما أسرتها ممزقة، فلا يكاد الواحد منهم يشكو من الصداع حتى تتحرك الطائرات والسيارات من كل مكان لزيارته والسؤال عن صحته مهما كانت شكواه تافهة. كانت أسرة كيندي هي أغنى الأسر الأمريكية لعدة سنوات.

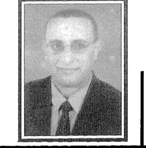


إعداد/ إيمان العرجاوي

وكان أبو الرئيس كيندي عندما يجمع أولاده يشكو من أنهم ينفقون كثيراً جداً ففي إحدى المرات وقف جون كيندي يقول له لقد بحثت هذا الموضوع ورأينا أن تعمل أنت ساعات إضافية .

وكان جاكلين شخصية واقعية وجامدة فعندما أغتيل زوجها وقفت إلى جانب نائبه جونسون وهو يحلف اليمين ولا زالت بقع الدم على فستانها وقامت بترتيب كل شئ في الجنازة والملابس والورود، وفي جزر اليونان عرفت الملياردير أوناسيس وتزوجته.

إستئصال العقل العراقى



خريطة لعملية قصف الطائرات الاسرائيلية للمفاعل النووى العراقى فى بغداد

بقلم د/أيمن النحراوى

لم تكن الولايات المتحدة أول المعتدين الغازين لأرض العراق العظيم، فقد سبقتها جحافل المغول الذين قدموا من أواسط آسيا كالإعصار الذى يجتاح كل شئ فى طريقه ، ومثلما فعل مغول العصور الوسطى من تدمير وخراب ودمار كذلك فعل مغول العصر الحديث الأمريكيين، لكن هولاكو وأتباعه يمكن أن يُلتمس لهم بعض العذر فقد كانوا برابرة متوحشين ، أما بوش وأتباعه فلم تنقصهم الحضارة ولا المدنية بل إن بعضهم خريج أفضل الجامعات والأكاديميات فى هارفارد وييل وبرنستون وستانفورد، وبرغم ذلك فقد فعلوا ما لم يفعله جنكيزخان أو هولاكو خان أو تيمورلنك فى قمة سطوتهم وجبروتهم.

العراق العظيم

إن من يتأمل العراق يعرف لماذا كان العراق هو الهدف، إنه بلد عربى عظيم به يمر نهرين عظيمين هما دجلة والفرات وتتنوع فى إقليمه مختلف الفصول الموسمية والمناخية فترى الجبال الخضراء فى شمال العراق تكسوها الثلوج، بينما جنوبه فى الأهواز والبصرة وشط العرب يسوده الحر الهجير القائظ، ومع هذا التنوع ما بين جبال ووديان وصحارى يمكن رصد غنى هذا البلد وإمكاناته.

العراق هو أحد أكبر مصدرى التمر فى العالم وبأراضيه عشرات الملايين من أشجار النخيل المثمرة التى أعطت رمزاً للعراق الحى النابض منذ ألوف السنين، والعراق هو أحد أهم منتجى النفط فى العالم وتحت ترابه يوجد أحد أكبر المخزونات الإستراتيچية النفطية على مستوى العالم ١١٢ مليار برميل ، وما هو أهم من كل هذا فهو الإنسان العراقى الحقيقى بمعدنه الفريد وما يتسم به من ذكاء وفراسة وتوقد الذهن وكم من مئات بل آلاف العراقيين عرفناهم فى أعلى وأرفع المعاهد والجامعات والمراكز العلمية على مستوى العالم بما لهم من علم وكفاءة.

الدكتور / يحيى المشد

إن أسوأ ما يمكن أن يتصف به العقل البشرى هو النسيان لكننا يجب أن نشحذ الذهن جيداً لنحفر وقائع الحرب ضد العقل العراقى العربى لقد كانت التجربة العراقية فى دخول المجال النووى إحدى التجارب الرائدة على المستوى العربى، لكن لم يتم حماية الجنين الواعد وتم قتله فى رحم أمه عندما قصفت الطائرات الإسرائيلية منشآت المفاعل النووى العراقى أوزيراك ودمرتها ، ثم أتت أصابع المخابرات الإسرائيلية على الأب المصرى العربى للبرنامج النووى العراقى عندما تم إغتياله فى عملية حقيرة فى أحد فنادق باريس، فلحق بسلسلة العلماء الشهداء الذين إغتالهم الغرب وربيبته إسرائيل على مدى السنين ومنهم الدكتورة **سميرة موسى** والدكتور **محمد بدير** وغيرهم من العلماء والمهندسين والفنيين.

وطوال حقبة الثمانينات كانت عملية الإستئصال قد بدأت، القبض على شحنات وطرود تحمل أجهزة تكنولوچية حديثة متجهة إلى العراق، وحظر تصدير التكنولوچيا المتقدمة إلى العراق ، فصل جماعى للعشرات من طلاب الهندسة النووية والفيزياء الذرية من العديد من الجامعات والمعاهد الأوروبية والأمريكية ومطاردتهم ، القتل الصامت لعشرات العلماء والمهندسين العراقيين والعرب أو خطفهم أو تهديدهم أو إبتزازهم، وتكتمل الحلقة بإتهام العراق بالتخطيط لبناء مدفع عملاق تستطيع قذيفته حمل رؤوس نووية إلى الدول المجاورة وبالطبع يقصد بذلك إسرائيل، لتشتد الموجة الضارية على العراق ، ويكتمل نصب الشراك الخداعية على الجانب السياسى والإقتصادى والإعلامى حتى أصبح محكماً فتندلع الأزمة وتثور الفتنة الكبرى الحديثة عندما تجتاح قوات **صدام حسين** الكويت فتنزلق القدم العراقية إلى الفخ الأمريكى الذى يهرع للتحالف مع ٣٣ دولة لتحرير الكويت من العراق وتحت هذا المسمى تم قصف العراق بالصواريخ والطائرات بصورة لم يسبق لها مثيل فى التاريخ حتى فى الحرب العالمية الثانية وحرب ڤيتنام وحرب كوريا..

العراق يعود إلى العصور الوسطى

وهكذا تم تحت هذا الغطاء الشرعى الدولى الأمريكى الصهيونى تدمير كل شئ تقريباً من المدارس والمعاهد والكليات والمصانع والمعامل والطرق والجسور ومنشآت توليد الطاقة والمياه حتى وصفها بعض المراقبين بأنها عادت بالعراق إلى العصور الوسطى ولم لا فقد قدر بعض الخبراء حجم القصف الجوى بما يعادل ٢٠ مرة الدمار الذى ولدته قنبلتى هيروشيما وناجازاكى وقدرت كمية المتفجرات بما يزيد عن واحد ونصف مليون طن من القنابل الحديثة التى تمت تجربتها فى الأجساد الرقيقة لأطفال العراق وأبنائه.

حصار العقول

وتحت مسمى العقوبات على العراق تم فرض حصار على العراق لم يسبق له مثيل فى التاريخ، ١٢ عام كاملة من الحصار تضمنت منع وحظر كافة شئ يمكن أن يعمل به ويفكر به الإنسان العراقى بدءاً بأقلام الرصاص وحتى مستلزمات المعامل والأجهزة العلمية، وتحت مسمى التفتيش عن الأسلحة تم التحقيق مع عشرات بل مئات العلماء العراقيين الذين تعرضوا للضغط والإبتزاز ومحاولة الإستمالة بالوعود والرشاوى والأمانى لكى يعترفوا على وطنهم ولكى يدينوا وطنهم على محاولته أن يتقدم ويحصل على ماحصل عليه **جلادوه** ، وعشرات المحاولات لجعلهم يتركون العراق تحت الإغراء المادى وهكذا كان الأمر فى عملية سرقة للعقول، ولم لا ألم تختطف أمريكا وروسيا العلماء الألمان ألم يكونوا هؤلاء هم المؤسسون الحقيقيون للقدرات الصاروخية والنووية الأمريكية والروسية.

مرحلة التصفية النهائية

إن المحاولات الدائبة من جانب الولايات المتحدة للسيطرة على الكوادر العلمية العراقية لم ولن تتوقف فلقد سعت طوال سنوات الحصار لنقل هؤلاء إلى خارج العراق بأى طريقة بحجة التحقيق والإستجواب عن أسلحة التدمير الشامل ومنها الإغراءات المادية والمعنوية من أجل مغادرة العراق، وسعت لتشريع ذلك من خلال الكونجرس الأمريكى بإصدار قانون منح العلماء العراقيين الجنسية الأمريكية بإستثناءات خاصة لهم، وبعد الغزو والإحتلال فإن أول ماقامت به القوات الأمريكية كان إلقاء القبض على مئات العلماء والمهندسين والفنيين الذين إختفوا فى ظروف غامضة، كما أصدرت أجهزة الإستخبارات الأمريكية والإسرائيلية قائمة سرية بالعلماء المستهدفين، ومنهم من تم إطلاق النار عليه فى عرض الطريق ومنهم من هوجم منزله ونهبت محتوياته أو طرد من وظيفته.

كذلك أصدر **بريمر** ممثل الغزاة قراره الحقود بطرد ١٥٦٠ عالم من الجامعات العراقية فى مختلف المجالات العلمية وأصدر أوامره بمنع صرف رواتبهم وإحالتهم للتقاعد، وهكذا فمن لم يهلك منهم بالرصاص الأمريكى فإنه حتماً سيهلك من الجوع والمعاناة.

إن عملية التفريغ التكنولوچى وتهجير العقول العربية تحت أى مسمى ومهما كانت الدوافع سواء شخصية أو عائلية أو إقتصادية أو سياسية فإنها فى النهاية ستفضى لا محالة إلى المزيد والمزيد من التخلف التكنولوچى الموجود أصلاً فى الوطن العربى، ويبقى لعدونا اللدود تفوقه التكنولوچى وتقدمه العلمى الكفيل بحسم أى معركة وكل معركة وهى لا شك قادمة قادمة، فمن يقرأ ؟! ومن يدرك ؟! ومن يتحرك ؟! من ينقذ هؤلاء من التربص والغدر والخيانة ؟! من يستطيع أن يقدر ويفيد من القيمة الحقيقية لآلاف العلماء والباحثين الذين إستغرقوا السنوات الطوال من عمرهم لبناء عقولهم وخبرتهم ومعارفهم من أجل الوطن من ينقذ الدكتور **عصمت صالح** والدكتور **عبد الخالق الطويل** والدكتور **طارق العانى** والدكتور **سهيل العبيدى** والدكتور **منيب حويش** والدكتور **عمر الكبيس** والكتورة **إلهام الطائى** والدكتور **خالد سعيد** والدكتور **مقداد العانى** والدكتور **طلال الجنابى** والدكتور **رياض عبد الستار** والدكتور **أوميد مبارك** والدكتورة **وفاء العمرى** والدكتور **رشيد التكريتى** والدكتور **علاء بشير** والدكتور **سعد الوترى** والدكتور **عصام الراوى** والدكتور **علاء الحمدانى** والدكتور **فوزان**...

من ينقذ الدكتور المصرى والدكتور السعودى والدكتور السودانى والدكتور المغربى والدكتور العربى ومن ومن ومن ؟!

"واعدوا لهم ما إستطعتم من قوة ومن رباط الخيل ترهبون به عدو الله وعدوكم

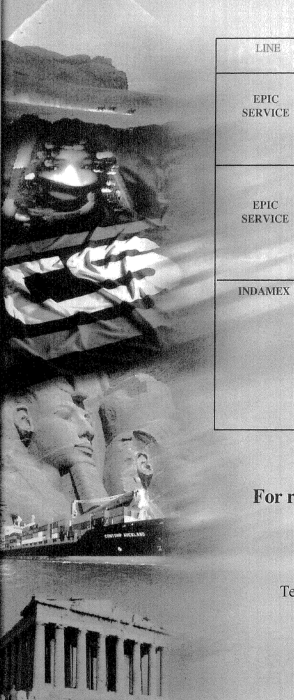
صدق الله العظيم

Dr . AYMAN EL NAHRAWY
eagleayman @ yahoo . com

FAIRTRANS

Marine, Trading & Forwarding S.A.E.





LINE	VESSEL		ETA PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	CGM CAPELLA	4723	02/12/2003	NORTH EUROPE, ITALY	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN
	PONL DAMIETTA	4823	10/12/2003		
	CGM CHARDIN	4923	17/12/2003		
	CGM CONSTELLATION	5023	23/12/2003		
EPIC SERVICE	PONL COBRA	4433	09/12/2003	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	NORTH EUROPE, ITALY
	CS CHAMPION	4533	14/12/2003		
	CS INNOVATOR	4633	21/12/2003		
	CGM CAPELLA	4733	28/12/2003		
INDAMEX	INDAMEX MUMBAI	3234	02/12/2003	US EAST COAST	SRILANKA, INDIA
	INDAMEX DALIAN	3244	10/12/2003		
	INDAMEX TUTICOIN	3245	16/12/2003		
	INDAMEX MALABAR	3246	23/12/2003		
	INDAMEX CHESAPEAKE	3247	31/12/2003		

For reservation please call:-

Fairtrans port Said (Head office)
Hassan Abdel Karim Tower
Ahmed Shawky and Elgomhoria street
P.O .Box 752
Tel(s) :.+ 20 66 326893 -326894 - 345776 - 345796
324962 - 337048
Fax (s) :.+ 20 66 324898 - 334896
Tlx (s) :. 63180-63150 FAIRT UN
General e- mail :fairtrans@bec-online.com
URL:www.fairtrans.com



DUBAI WORLD TRADE CENTRE

مركز دبى العالمى للمؤتمرات
يشارك فى فعاليات مهمة فى آسيا وأوروبا



أعلن مركز دبى التجارى العالمى عن تبنيه لخطط ترويجية لمركز دبى العالمى للمؤتمرات فى قطاع صناعة الإجتماعات والمؤتمرات الدولية الهامة. إضافة إلى ميدان المعارض فى الأسابيع القادمة بالتزامن مع الدورة الحادية عشر من الإجتماعات الآسيوية لسياحة المؤتمرات والحوافز والتى تعقد فى بانكوك بين الرابع والسادس من نوفمبر الجارى.

وقال مبارك بن فهد مدير عام مركز دبى التجارى العالمى: "نسعى لإستثمار النجاح الباهر الذى حققه مركز دبى العالمى للمؤتمرات بإستضافته لإجتماعات مجموعة محافظى صندوق النقد والبنك الدوليين والتى أقيمت فى دبى خلال شهر سبتمبر ٢٠٠٣، والتى ساهمت فى تدعيم حضور مركز دبى العالمى للمؤتمرات على المستوى الدولى".

وأضاف بن فهد إن مشاركة مركز دبى العالمى للمؤتمرات فى الإجتماعات الآسيوية لسياحة المؤتمرات والحوافر من شأنها أن تزيد من فرص دبى لإستقطاب المزيد من الإجتماعات والمؤتمرات فى المستقبل القريب.

وأكد بن فهد قائلاً:" قمنا بالإعداد لعدد من اللقاءات خلال هذه الإجتماعات مع بعض مخططى صناعة السفر العالمى ومنظمى المؤتمرات والوكالات السياحية التى تعتمد على السوق المحلية بالإضافة إلى منظمى المعارض الراغبين فى نقل الأحداث الضخمة إلى دبى".

ومثَل إفتتاح مركز دبى العالمى للمؤتمرات وإستضافته الناجحة للإجتماعات السنوية لمجالس محافظى مجموعة البنك وصندوق النقد الدوليين دعماً كبيراً لمكانة دبى العالمية كوجهة راقية للمؤتمرات والمعارض والفعاليات، وذلك لقدرته على إستيعابه للمؤتمرات ما يزيد على ١٢,٠٠٠ شخص فيما تصل الطاقة الإستيعابية لقاعة الشيخ راشد إلى ٦,٠٠٠ شخص.

وتلى مشاركة مركز دبى التجارى العالمى فى الإجتماعات الآسيوية المشاركة فى سوق السفر العالمى فى لندن فى الفترة من ١٠ إلى ١٣ نوفمبر الجارى، وقال بن فهد :" يعتبر سوق السفر العالمى من أهم الأحداث فى هذا المجال لقربه من سوق صناعة السفر والسياحة العالمى وستعمل هذه المشاركة على تعزيز مكانة دبى فى هذا المجال من خلال جناح دائرة السياحة والتسويق التجارى المتواجد فى الحدث".

ويستقطب سوق السفر العالمى زواراً من مختلف أنحاء أوروبا للإلتقاء بالمحترفين فى المجالات المختلفة مثل : شركات الطيران، شركات تأجير السيارات، الفنادق والمجموعات الفندقية، خدمات الإنترنت، منظمات السياحة الوطنية، المطبوعات، مشغلى شبكة السكك الحديدية، ممثلى منظمات السياحة الإقليمية، أنظمة الحجز، تقنية الإتصالات، الترويج السياحى، منظمى المجموعات السياحية، منظمات التجارة بالإضافة إلى الخدمات المتعلقة بالتجارة والكثير غيرها.

تكتمل مميزات مركز دبى العالمى للمؤتمرات بوجود خيارات السكن المتعددة بجواره والمتمثلة فى مركز دبى التجارى العالمى للشقق الفندقية والذى يوفر ٤٩٢ شقة فندقية بالإضافة إلى فندق نوفوتيل مركز دبى التجارى العالمى الذى يوفر ٤١٢ غرفة وفندق أيبس مركز دبى التجارى العالمى الذى يوفر ٢١٠ غرف والتى تتواجد جميعها فى مجمع مركز دبى التجارى العالمى.

لمزيد من المعلومات يرجى الإتصال :
قسم الإعلام والترويج - مركز دبى التجارى العالمى
آجيه راجقورو
هاتف: ٩٧١٤٣٠٨٦٠٧٩ +
فاكس :٩١٧٤٣٣١٤٨٥٣ +
فرحانة بهمن
هاتف: ٩١٧٤٣٠٨٦٠٤٥ +
فاكس: ٩١٧٤٣٣١٤٨٥٣ +

إحتفالية جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل بذكرى العاشر من رمضان المجيد

أقامت جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل إحتفالها السنوى بذكرى العاشر من رمضان المجيد بدعوة ضباط وعائلات القوات المسلحة للإفطار يوم الجمعة الموافق ١٣ من رمضان ١٤٢٤هـ (٧ نوفمبر ٢٠٠٣) وقد تشرف اللواء أ ح/ محمد الديب رئيس مجلس الجمعية بإستقبال الحاضرون من الضباط العائلات وقد شرف الإحتفالية مندوباً عن قائد المنطقة الشمالية العسكرية وبحضور الأستاذ/ علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشئون الإجتماعية ومدير مديرية الشئون الإجتماعية بالإسكندرية والفريق/ أحمد صابر سليم قائد القوات البحرية السابق والسيدة/ ماجدة الباسل رئيس الجمعية المصرية لرعاية أسر القوات المسلحة بالإسكندرية واللواء أ ح/ السيد الجنجيهى رئيس جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بطوسون، وأقيمت الإحتفالية بلقاء إتسم بروح الحب والمودة والذكريات وقدم اللواء أ ح/ محمد الديب نبذه عن إنجازات الجمعية خلال ثلاثة عشر عاماً من إنشائها وأعقبها بزجل بعنوان جمعيتنا وتفضل الأستاذ/ علاء عبد الخالق بإلقاء كلمة حيا فيها الرجال الذين كان لهم فضل نصر مصرنا الحبيبة فى العاشر من رمضان المجيد والجدير بالذكر أن شرف الجمعية بالحضور أيضاً اللواء أ ح/ فؤاد يس مؤسس الجمعية واللواء بحرى أ ح/ على عادل رئيس مجلس الإدارة السابق واللواء مهندس/ عثمان محمد نائب رئيس مجلس الإدارة وعائلته ولفيف من الضباط وعائلاتهم.



السيد اللواء أ ح / محمد الديب يسلم درع الجمعية للسيد الفريق/ أحمد صابر سليم قائد القوات البحرية السابق خلال حفل إفطار الجمعية فى ذكرى العاشر من رمضان.



السيد اللواء أ ح / محمد الديب يسلم درع الجمعية للسيد الأستاذ/ علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشئون الإجتماعية ومديرية الشئون الإجتماعية بالإسكندرية خلال حفل إفطار الجمعية فى ذكرى العاشر من رمضان.



السيد اللواء أ ح / محمد الديب يسلم درع الجمعية للعميد مندوب السيد اللواء أ ح / فؤاد سند قائد المنطقة الشمالية العسكرية خلال حفل إفطار الجمعية فى ذكرى العاشر من رمضان.



International

Specified periodical international economic magazine

Puplished under license from Lebanese Ministry of Information by decree no.204/98

Editor consultant

Capt./ Assem Elsayed Ahmed

Editor in chief and manager incharge

Capt./ Hassan Mohyeldin Chaaban

Editor supervisor

Abdel Salam Elsayed Ahmed

Offices

Head Office

Lebanon Beirut

P.o.b (6461/14)

Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)

Mobile : (+961)-(3)-(954556)

Egypt - Alex.

51.Victor Amanuel St., Smouha

.Tel &Fax : (+ 2)-(03)-(4275117)

E-mail: assem355@hotmail.com

Seagull

.Tel &Fax : (+2)-(03) 5745850/5760533

Suez

Capt.Ahmed Badawy

Tel-Mob. : (+2) - 0123184320

Abd El - Rehim Moustafa

Tel : (+2) - (062) -(578445)

Ismailiah

Mohamed Hussein Saleh

Tel : (+2) - (064) -(346081)

E-mail:fagr l@hotmail.com

Syria

Ibrahim Salim Deir Atany

Tel & Fax ;(+963) - (43) - (711999)

Saudi Arabia - Jeddah

Tel :(+966)-(2)-(6369985)

Fax ;(+966)-(2)-(6369459)

Emirates P.o.b.26882-Dubai

Shereif Salah Mokhtar

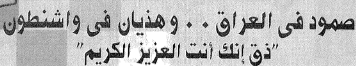
Mobile : (+971)-(6516520)

USA New York

Moh. Mahmoud El Moghazy

Tel :(+1)-(718)-(3819183)





نشأت الديهي يكتب :

صمود فى العراق .. وهذيان فى واشنطون

"ذق إنك أنت العزيز الكريم"



إلى أين نحن سائرون؟ وأى مصير ينتظرنا؟ وما لون المستقبل المرسوم لنا؟ ومن الذى رسم ملامح ذلك المستقبل؟ هل حقاً لنا دور فى رسم خريطة أوطاننا؟ هل تحدث المعجزة وينتفض العرب والمسلمون ليدافعوا عن كرامتهم المبعثرة؟ هل نستطيع أن نفعل شيئاً أكثر من البكاء والصراخ والعويل كما النساء؟ هل نستطيع أن تتقمص شخصيات الرجال الأفذاذ الذين سيطروا على العالم فى مرحلة من مراحل التاريخ الطويل؟ هل نستطيع أن ننسحب من الدنيا فى هدوء و بلا ضوضاء؟ مجموعة من التساؤلات المريرة تهاجم عقولنا ليل نهار.. نحن العرب والمسلمون نعيش أسوأ فترات التاريخ.. مهانة ما بعدها مهانة خضوع ما بعده خضوع.. إحباط ما بعده إحباط. لقد قالت أمريكا كلمة النهاية.. لا صوت يعلو فوق مصالح أمريكا فلا صداقة دائمة ولا عداوة دائمة فلا دائم سوى وجه أمريكا .. هكذا يظنون!!

لقد سمحت أمريكا لنفسها ومن خلال ساستها المتغطرسين أمثال كولن باول ودونالد رامسفيلد وكوندوليزا رايس وديك تشينى بقيادة الرجل ذو القلب الأسود والعقل الأسود والفكر الأسود (بوش) سمحت لنفسها أن تتدخل فى شئون الدول بالقوة، سمحت لنفسها أن تتدخل فى الشئون الداخلية لكافة الدول وخصوصاً الدول العربية لقد أحدث الخطاب الأخير للرئيس بوش دوياً هائلاً فى كافة الأوساط السياسية على مستوى العالم، إن أمريكا تمر بمرحلة عدم إتزان حقيقى فلا رئيسها لديه رؤية سياسية واضحه ولا يمتلك نظرة إستراتيجية لها إحترامها لذلك فقد القدرة على إتخاذ القرار المناسب ، بل أصبحت كل قراراته بمثابة صدمات ليس للدول الآخرى وإنما للمجتمع الأمريكى بأسره فمن حرب أفغانستان التى لا مبرر لها على الإطلاق إلى حرب العراق التى ستكون بمثابة مستنقع لن تخرج منه الولايات المتحدة سليمة كما دخلتها بل أتوقع وكما يقول المراقبون أن تصبح العراق فيتنام جديدة لقد تحولت العراق التى كان يظنها بوش نزهة سريعة وشهوه عابرة إلى حرب ضروس ومقاومة شرسة وأصبحت مستنقعاً لا فكاك منه ولا مفر، لقد اعتمدت أمريكا على سلسلة من التقارير الإستخباراتية المغرضة ووجدت تلك التقارير هوى ورغبة من قبل الرأسمالى المتطرف (بوش) إنه يريد أن يصنع تاريخاً لنفسه على حساب الشعوب المطحونة ولكن هذا التاريخ الذى حلم به السيد بوش تحول بقدرة الله إلى فضائح تاريخية له ولأمريكا على السواء، إن أمريكا دولة ليس لها جذور فى أعماق التاريخ ولكنها دولة طفت فوق سطح المجتمع العالمى بالفكر الأستعمارى الخبيث فلا موروث حضارى يحرك تلك الدولة على إحترام إستقلال الغير ولا تاريخ يعلمهم مبادئ التعامل مع الأحداث العملاقة.

لقد أحدث خطاب بوش حول حالة (الديمقراطية) فى الشرق الأوسط ردود أفعال متباينة لدى كافة الأوساط فى المنطقة حيث تعددت التفسيرات والإجتهادات ، يقول التقرير وكما أوردت بعض الصحف إن الشرق الأوسط الجديد سيتكون من :

١- مصر فى إطار ديمقراطى جديد وسياسة خارجية موالية تماماً للولايات المتحدة وعقد إتفاقات إقتصادية مع إسرائيل.

٢- السعودية فى ثوب دستورى جديد يتخلص من أى صفة دينية عن الحكم وإجراء إنتخابات حرة لتشكيل برلمان قوى ، وتوسيع دائرة المشاركة السياسية أمام المواطنين السعوديين ليشاركو بفاعلية فى الحقائب الوزارية.

٣- سوريا تكون قد بدأت فى إتخاذ خطوات فعلية فى السلام مع إسرائيل وإجرا ءات ديمقراطية فى الداخل.

٤- إيران ويتوقع قيام ثورات شعبية فيها من الداخل يمكن أن تعيد رسم الخريطة السياسية فى البلاد من القاعدة للقمة ولا يستبعد فى ذلك الخيار العسكرى.

وهذه الصورة كما رسمها التقرير كان من المفترض أن تتم بعد إعلان نهائى يؤكد أن العراق أصبح خاضعاً للسيطرة السياسية والعسكرية والإقتصادية الأمريكية ويرى التقرير أن هناك ثلاثة مجالات أساسية لابد أن يتم تطبيقها على مصر والسعودية وسوريا وإيران هى :-

- مجال المهارات السياسية والتفاوض المباشر مع مصر والسعودية.
- المجال العسكرى مع إيران وسوريا .
- مجال القدرات الإقتصادية مع مصر وسوريا ويقصد بهذا المجال الضغط الإقتصادى على مصر وسوريا من أجل تنفيذ الإملاءات الأمريكية أما عن مجال القوة العسكرية فهو يعنى محاصرة إيران عسكرياً عبر أراضى الدول الخليجية مع دعم الثورات الشعبية فى الداخل من أجل الإنقضاض على نظام الحكم الإيرانى ويعترف التقرير أن مصر قوة مؤثرة وتستطيع أن تلعب دوراً محورياً فى صياغة الإتجاهات السياسية فى المنطقة وإنه كان مخططاً أن تكون العراق هى الدولة الأولى فى ذلك إلا أنها وحدها لن تكون كافية لنشر الديمقراطية وقيم الثقافة الأمريكية فى المنطقة وأن مصر هى الدولة الثانية التى يجب نشر الثقافة والقيم الأمريكية فيها، وأنتقل سريعاً إلى مقال للكاتب الأمريكى القريب من مراكز إتخاذ القرار وهو توماس فريدمان، يقترح توماس في مقال ترجمته ونشرته صحيفة الشرق الأوسط السعودية يوم ٢٨ أكتوبر الماضى أن تنضم مصر وإسرائيل والعراق إلى حلف الناتو.. وحلف الناتو.. هو حلف شمال الأطلنطى الذى تكون بعد إشتعال الحرب الباردة بين الغرب الرأسمالى والشرق الشيوعى وبعد تحلل الإتحاد السوفيتى أصبح الحلف عاطلاً وبلا عمل إنه يبحث عن عمل أو كما يقول عادل حمودة يبحث عن عدو، وبعد تورط الولايات المتحدة فى مستنقع العراق بدأت فى البحث عن (تيس مستعار) ليحل محل الجيش الأمريكى فى العراق فما كان إلا حلف الأطلنطى وجميع دول الحلف تخشى أن تلقى نفس مصير الولايات المتحدة على أرض العراق فما كان إلا إقتراح السيد/ توماس فريدمان الذى ظل يعارض توسيع الحلف ولكنه فجأه خرج علينا بقوله " إن المخاطر التى ينتظر أن تواجه الناتو فى المستقبل لن تأتى من الشرق أو من روسيا ولكنها ستأتى من الجنوب أى من الشرق الأوسط وأفغانستان لذلك إذا كان هدف الناتو تحقيق الأمن الأوروبى فينبغى ألا يقتصر وجوده على أوروبا وإنما يحتاج إلى فرض الأمن فى هذه المناطق الأخرى أيضاً وحتى يتمكن الناتو من إنجاز هذه المهمة عليه أن يضم ثلاثة أعضاء آخرين هم العراق وإسرائيل ومصر ويقول فريدمان نعم ما وقعت عليه عيناك صحيح تماماً فأنا أقصد ما أقول فالعراق لو إستقرت فيه الأمور سيحتاج إلى جيش يكون حجمه كافياً لردع إيران ولكن لا يكون من الضخامة بحيث يخنق الديمقراطية العراقية ويؤدى إلى تهديد المنطقة كما كان صدام يفعل لجيشه وأفضل طريقة لتحقيق ذلك حتى أن ينضم العراق إلى حلف الناتو فتكون لديه القوة الرادعة دون الحاجة إلى تكوين جيش ضخم .. وما يدعونا لدعوة دولة مثل مصر لدخول الناتو هو قضية العمالة.. حيث تمتلك مصر فائضاً من القوة البشرية العسكرية لا تدرى ماذا تفعل به وسيؤدى إدخالها إلى عضوية الناتو إلى إعطاؤه الشخصية العربية الإسلامية التى تحتاج إليها مما يسهل عليه العمل فى البلاد الإسلامية كما يرفع من مكانة الجيش المصرى بربطه بالغرب، أما سبب دخول إسرائيل فهو الوصول إلى عملية السلام لأن دخول الناتو سيمنح إسرائيل الإحساس بالأمان ودخول مصر وإسرائيل سيحافظ على ميزان القوى وللحديث بقية إن شا ء الله.

جمعية المساعدة القانونية لحقوق الإنسان وقضايا إنتهاك آدمية المواطن المصرى !!

إعداد/ وسام غنيم

- قبل الخوض فى القضايا التى تتعرض لها جمعية المساعدة القانونية لحقوق الإنسان لتقديم الدعم القانونى المجانى لها لابد معرفة شئ هام جداً الا وهو أن هذه الجمعية منظمة غير حكومية وغير هادفة للربح يسعى فريق العمل المكون لها فى تضافر جهودهم لتقديم المساعدة لضحايا إنتهاكات حقوق الإنسان والعمل على نشر ثقافة حقوق الإنسان وترقية الوعى الحقوقى لدى شرائح أوسع من المواطنين .

وقد توجهنا لمقر الجمعية ووجهنا عدد من الأسئلة للإجابة على كثير من النقاط الهامة التى تثار فى ذهن كل مواطن وكان لنا هذا الحوار مع الأستاذ محمد خالد التونسى عضو مجلس الإدارة.

كيف تستخدم الجمعية المساعدة القانونية كوسيلة لإحداث معجزه التصدى لكل أشكال الظلم؟

- تؤمن الجمعية بأن النظام القضائى يجب أن يسعى إلى تحقيق العدالة وتمكين كل فئات المجتمع من الإستفادة به فى تحسين حياتهم وتأمين حقوقهم وأن القانون قوة دافعة إيجابية يمكن إستخدامه بحسم وبطريقة تتسم بالإبداع والإبتكار ضد كل أشكال الظلم . لذا فالجمعية تعتمد المواثيق والمعاهدات الدولية الأساسية لحقوق الإنسان كمرجعيه لها لاسيما الإعلان العالمى لحقوق الإنسان والعهد الدولى الخاص بالحقوق المدنية والسياسية والعهد الدولى الخاص بالحقوق الإقتصادية والإجتماعية وتعمل الجمعية على كفالة الحقوق الواردة فى تلك المواثيق والمعاهدات وتراها فى نهاية الأمر حقوقاً ملحة.

ولكن .. ما هى حقوق المواطن المدنية والسياسية والإقتصادية والإجتماعية ؟

أولاً: الحقوق المدنية والسياسية ومنها:

* الحق فى الحياة وعلى القانون أن يحميه.
* الحق فى عدم الخضوع للتعذيب ولا للمعامله أو العقوبه القاسية أو اللاإنسانية والحاطة بالكرامة.
* الحق فى الحرية وفى الأمان والمساواه.
* الحق لكل محروم من حريته فى معاملة إنسانية تحترم الكرامة الأصيلة فى الشخص الإنسانى.
* الحق فى التمتع بالحرية فى الفكر والوجدان والدين.

ثانياً: الحقوق الإقتصادية والإجتماعية.

* الحق فى العمل وفق شروط عمل عادلة ومُرضية والأضراب السلمى.
* حق أسرتك فى الحماية.
* الحق فى التمتع بمستوى معيشى كافى لكل أفراد الأسرة.
* الحق فى أن يشارك فى الحياه الثقافية والتمتع بفوائد التقدم العلمى.

* وأماعن نشاط الجمعية *

وسوف نعرض الآن اهم القضايا التى اثارت الراى العام واهتمت بحلها جمعية حقوق الإنسان.

القضايا الخاصة بالتعذيب وإساءة المعاملة داخل اقسام الشرطة.

* قضية محمد بدر ومحاكمة الجلادين (١٢ ضابط شرطة) *

- هذه القضية حديث الرأى العام حيث أنه المواطن محمد بدر الدين مواطن مصرى يبلغ من العمر ٤٠ عام يعمل سائقاً بإحدى الشركات خرج من منزله صباح يوم ٢٤/ ٢/ ١٩٩٦ للإبلاغ عن تغيب إبنته جهاد (سبع سنوات) وهروبها من زوجته الثانية وتوجه إلى قسم شرطة المنتزة بالإسكندرية لتحرير محضر عن تغيب إبنته على أساس "الشرطة فى خدمة الشعب" لكن لسوء حظه فى يوم ٢/ ٩/ ٩٦ (أى بعد إختفاء جهاد وإبلاغ والدها عن تغيبها بقسم المنتزة بأكثر من سبعة شهور كاملة) إكتشف رجال شرطة المنتزة وجود جثة طفلة بمصرف مائى بجوار مزلقان المعمورة وبها معظم مواصفات الطفلة المتغيبة (جهاد) ولا أحد يعرف أن الطفلة جهاد عندما هربت من سوء معاملة زوجة أبيها وخرجت تحاول الوصول إلى منزل أمها ولإنها لا تعرف الطريق إلى المنزل الكائن فى منطقة بعيدة جداً ضلت جهاد الطريق وهناك وجدتها إمرأة طيبة لم تجد هى الأخرى وسيلة إلا الذهاب بالطفلة إلى قسم شرطة المنتزة نفسه وهناك تم تحرير محضر بالواقعة وتم إرسال الطفلة إلى نيابة الأحداث وبدورها قامت بإيداع الطفلة بدار توجيه الفتيات القاصرات دون إخطار أحد من أهلها ولكن بسبب إهمال قسم الشرطة لم يتم تطبيق مواصفات الطفلة بالمحضر الذى أحرزه والدها من عدة أشهر بإختصار إتهم الأب بأنه قتل إبنته على أنها البنت التى وجدوها مقتوله ورغم أنه أكد أنها ليس هى لكن الضباط صمموا بأن يعترف بأنها إبنته وهو الذى ضربها حتى القتل فعذبوه بكل الأشكال بالجلد والكهرباء والضرب هو وزوجته حتى إضطر لموافقة ما حرروه بالأمر، ومن هنا قامت جمعية المساعدة القانونية لحقوق الإنسان بتولى القضية للأستاذ/ محمد خالد التونسى مدير المركز وتطوع الأستاذ/ مصطفى البكرى العفيفى المحامى للدفاع عنه والبحث عن البنت حتى وجدها بالفعل حية ترزق وتوالت الحقائق وظهرت بطوله العدالة وأمرت المحكمة بإحالة ١٣ ضابط ووجهت لهم تلفيق التهمة والتعذيب المادى والمعنوى وطلب التعويض المادى للمواطن (محمد بدر الدين)

القضايا الخاصة بحقوق الطفل والاحداث الجانحين

طالبت منظمة مراقبة حقوق الإنسان بوقف عمليات القبض الجماعى على أطفال الشوارع فى مصر وحذرت من تعرض الأطفال للضرب والإيذاء الجنسى أثناء الإحتجاز وتم عرض العديد من القضايا الخاصة بهؤلاء الأطفال فى المجلة الخاصة بالجمعية (العهد الآتى) وهناك تقرير حوالى (١٩٥) صفحة الصادر تحت عنوان (متهمون بأنهم أطفال) ويظهر مدى إساءة معاملة الشرطة المصرية للأطفال المحتاجين للحماية وقد نجح محامى الجمعية بالحصول على براءة العديد من الأحداث المتورطون فى قضايا بحكم البيئة التى نشأوا فيها.

قضايا حرية الراى والتعبير عنه.

تتولى الجمعية العديد من القضايا الخاصة بحبس الصحفيين بسبب التعبير عن آرائهم حيث نجحت الجمعية للمرة العاشرة فى إستصدار قرار بالتصريح لها بإقامة دعوى أمام المحكمة الدستورية العليا للفصل فى مدى دستورية نصوص مواد قانون العقوبات التى تفرض عقوبات سالبة للحرية وغرامات مالية باهظة فى جرائم القذف والسب بطريقة النشر وذلك فى الدعوى التى أقامها السيد/ إبراهيم نافع نقيب الصحفيين ضد السيد/ أحمد هريدى بالصحيفة التى تصدر على الإنترنت بإسم (الميثاق العربى للمعلومات) حينما قام الأخير بنشر بيان بعنوان "صناع الكوارث" كان قد أصدره أحد المرشحين لمنصب نقيب الصحفيين وقد قضت فيها محكمة الجنح بحبس الصحفى أحمد هريدى سته أشهر وبجلسات الإستئناف تمسك محاموا الجمعية بالدفع بعدم دستورية مواد الإتهام فقررت المحكمة التصريح لهم بإقامة الطعن أمام المحكمة الدستورية العليا.

محمد خالد التونسى

قضايا الإفراج عن المعتقلين السياسيين

إهتمت الجمعية بهذا النوع من القضايا حيث سعت كثيراً لذلك وقد رحبت الجمعية فرحة بالقرار الذى أصدرته وزارة الداخلية بالإفراج عن ألف معتقل سياسى من معتقلى الجماعات الإسلامية فى السجون المصرية

قضايا الحق فى التمتع بالعدالة الإجتماعية

حيث تولت جمعية المساعده القانونية لحقوق الإنسان الكثير من القضايا المختصة بهذا (الحق) والحرمان منه حيث تَدني الأحوال المعيشية للغالبية العظمى من أفراد الشعب ومن هنا تلقت الجمعية إستغاثة من أهالى منطقة (سافية مكى) و (جزيرة الذهب) بمحافظة الجيزة بقطع التيار الكهربى عنهم وقد سبب ذلك حالة من الذعر والقهر للمواطنين الذين وقفوا مكتوفين الأيدى بسبب هذا الإجراء المتعسف الذى لم يراع القائمون به الظروف المعيشية الضيقة وغياب مبادئ العدالة الإجتماعية وإنعدام معايير الأمان وعلى الفور إستجابت الجمعية حيث إنتقل إليهم محاموها وفريق العمل الميدانى لتقديم الدعم القانونى لهم ومتابعة الأحداث

ومن اهم القضايا التى تهتم بها الجمعية مؤخرا قضية "الكهرباء ورسوم النظافة"

حيث أستغيث كثير من التجار بجمعية المساعدة القانونية لحقوق الإنسان للتدخل ومساعدتهم للإمتناع عن سداد فاتوره الكهرباء لإرتفاع رسوم النظافة وبالتالى مهددين بالسجن غير هناك نقطة أخرى تعلقت بهذه القضية وهى "دموع الزبالين" فزادت البطالة فهم حوالى (خمس ملايين) وزادت الهموم المصرية

وهنالك ملايين من القضايا الاخرى لمواطنين بسطاء تسعى الجمعية بتقديم المساعدة القانونية لهم ولكن لا نستطيع إلا القول بأن جمعية المساعده القانونية لحقوق الإنسان جمعية ذات مجهودات عظيمة تفتح ذراعيها لكل مواطن لخدمته دون اى مقابل

الاسكندرية : ٢٢ ش سوريا - رشدى
ت/ف: ٥٤٥٦٢٩٩
البريد الإليكترونى:
ahrla - gg@yahoo.com
الموقع على الإنترنت:
WWW .ahrla . org



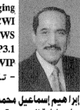
صرح كبير .. لمستقبل عظيم

ولأول مرة تم إفتتاح أكاديمية مصرية تهتم بصناعة أساسية فى صلب كل صناعة إنها أكاديمية اللحام المصرية وهى إحدى شركات مجموعة الإتحاد الهندسى والتى أنشئت حديثاً كوكيل وحيد لمعهد اللحام الإنجليزى ذات الأنشطة المتعددة منها :- التدريب والتأهيل ومنح الشهادات والإستشارات الفنية فى مجال تكنولوجيا اللحام والدهانات المتخصصة وإنشاء مركز تدريب اللحام ...

حضر الإفتتاح نائب وزير الإنتاج الحربى ووكيل أول وزارة الصناعة ورئيس الرقابة الصناعية وسفير دولة التشيك ومندوب عن السفارة البريطانية ومدير عام وزارة البترول ونقيب التطبيقيين وكبار رجال الصناعة المصرية.

إعداد / ولاء حمزة

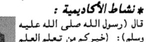
قال (رسول الله صلى الله عليه وسلم) : (خيركم من تعلم العلم وعلمه) صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم.



محاسب /إبراهيم إسماعيل محمد
رئيس مجلس إدارة المجموعة

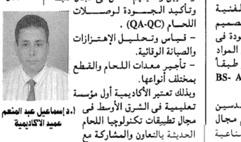
ومن هذا الحديث ومن منطلق ديننا الحنيف الذى يحث كل إنسان على أن يتعلم حيث أن العلم بحر لا ينضب أبداً فإن الأكاديمية تسعى وتعمل لتحقيق الآتى:-

- تدريب اللحامين والمهندسين على أعمال اللحام المختلفة خلال مجموعة دورات تدريب تخصصية تغطى المهارات المطلوبة لرفع المستوى العلمى والتطبيقى بإستخدام أحدث الماكينات والمعدات المقدمة طبقاً للمستويات العالمية ومعهد اللحام البريطانى TWI .
- تأهيل المهندسين والفنيين العاملين فى مجال اللحام كمفتش لحام Welding Inspector طبقاً للمستويات العالمية ومنحهم الشهادات المعتمدة من هيئة CSWIP التابعة لمعهد اللحام البريطانى TWI طبقاً للمستوى المطلوب.



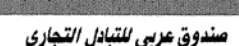
*** نشاط الأكاديمية :**

- عقد دورات تدريب تحويلية Bridging للحاصلين على شهادة CWI طبقاً للنظام الأمريكى AWS للتحويل إلى مفتش لحام CSWP3.1 طبقاً للنظام البريطانى CSWIP .
- تقديم الإستشارات الفنية والهندسية فى التصميم والتنفيذ وضبط الجودة فى أعمال اللحام ووصل المواد داخل وخارج مصر طبقاً للمواصفات العالمية - BS- AWS ASME -DIN-JIS_ISO
- تأهيل الكيميائيين والمهندسين العاملين فى مجال الدهانات الصناعية (هياكل- خزانات - خطوط أنابيب) وغيرها من صناعات الصلب المختلفة للعمل كمفتش دهانات Painting Inspector طبقاً للمستويات العالمية ومنحهم الشهادات الدالة على ذلك والمعتمدة من هيئة CSWIP وهيئة الغاز البريطانية BGAS.
- دورات تدريبية لرفع كفاءة المهندسين والفنيين وتأهيلهم للعمل فى مجال ضبط وتأكيد الجودة لوصلات اللحام (QA-QC) .
- قياس وتحليل الإهتزازات والصيانة الوقائية.
- تأجير معدات اللحام والقطع بمختلف أنواعها.



وبذلك تعتبر الأكاديمية أول مؤسسة تعليمية فى الشرق الأوسط فى مجال تطبيقات تكنولوجيا اللحام الحديثة بالتعاون والمشاركة مع معهد اللحام الإنجليزى TWI . وعادة تكون مدة الدورة من أسبوع إلى ٣ أسابيع يدرس خلالها المتدرب إحتياجه من بين ستة مستويات للحام.

وقد تم إعداد الأكاديمية بأحدث الآلات والمعدات والأساليب التكنولوجية وتقع فى مبنى فاخر فى مسطرد يضم قاعات للتدريب وغيرها وقد تم إنشاء هذه الأكاديمية بمصانع شركة الغازات الصناعية بشبرا الخيمة.



الإتفاقيات العالمية والخطط المستقبلية

وقد أشار أ.د إسماعيل عبد المنعم (عميد الأكاديمية) بأنه قد تم عقد عدة إتفاقيات مع كل من جامعة شنغهاى بالصين SMU وجمعية اللحام بالصين فى مجالات الدبلوم الفنى فى هندسة وتكنولوجيا اللحام وحصول الفنيين على شهادات عالمية فى مجال اللحام.



أ.د إسماعيل عبد المنعم
عميد الأكاديمية

ويتم الآن التشاور نحو عقد إتفاق مع الأكاديمية العربية للنقل البحرى وسوف يتم فتح فروع الأكاديمية فى كل من دولة الإمارات العربية والمملكة العربية السعودية والسودان .

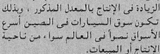
وبذلك فإن أكاديمية اللحام المصرية تعتبر الأولى من نوعها فى الشرق الأوسط بهذا المجال وهى خطوة هامة وإنطلاقة جديدة فى مجال تدريب وتأهيل العمالة الفنية فى أنشطة اللحام المختلفة فى كافة الصناعات الثقيلة والدقيقة كما إنها تعمل على تأسيس مهارات العمل المطلوبة طبقاً للنظام الجديد لتنال المنتجات المصرية مكانتها اللائقة فى العالم مع تمنياتنا لمزيد من التقدم والنجاح والإزدهار إن شاء الله.

قال تعالى ،

"وقل أعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون"

صدق الله العظيم

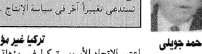
www.uegonline.com



أخبار متنوعة

صندوق عربى للتبادل التجارى

عقد المؤتمر التاسع والعشرين للإتحادات العربية النوعية فى القاهرة حيث أعلن الدكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية فى كلمته الذى أفتتح بها أعمال المؤتمر عن إنشاء الصندوق العربى للتبادل التجارى والإستثمار والتنمية ، وإنضمام ٣ إتحادات عربية جديدة هى الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية، والإتحاد العربى للمستهلك، والإتحاد العربى للمتداولين فى الأسواق المالية، وقد أشار جويلى إلى أن خطة عمل الإتحادات العربية القادمة - والتى تعمل تحت مظلة مجلس الوحدة - ستركز على عقد مؤتمر عربى حول التجارة والإستثمار فى الجزائر ، ومشروعات إقامة حاضنات للأعمال التكنولوجية ، كما أن الإتحاد العربى للملاحة البحرية يسهم فى تحسين الأداء فى الموانى العربية ، وطرح الأساليب الحديثة لإدارة الأساطيل البحرية ، بجانب رفع كفاءة التسويق ، وإقامة المعارض لشركات الخدمات البحرية.



أحمد جويلى

الصين ثانى سوق للسيارات

يتوقع خبراء صينيون أن تصبح الصين عام ٢٠٠٧ ثانى أكبر سوق للسيارات فى العالم بعد الولايات المتحدة، وذلك بعد إرتفاع معدل الطلب على السيارات فى الصين إلى ٦ ملايين سيارة سنوياً، ومن المتوقع أن يصل إنتاج الصين من السيارات عام ٢٠٠٧ إلى ١٥ مليون سيارة سنوياً إذا إستمرت الزيادة فى الإنتاج بالمعدل المذكور ، وبذلك تكون سوق السيارات فى الصين أسرع الأسواق نمواً فى العالم سواء من ناحية الإنتاج أو المبيعات.



توقع خفض إنتاج الأوبك

يتوقع عبد الله العطية وزير البترول القطرى ورئيس منظمة الدول المصدرة للبترول (أوبك) قيام المنظمة - إذا لزم الأمر - بتخفيض إنتاجها خلال شهر ديسمبر الجارى، إلا أن نظيره السعودى على النعيمى إعتبر أن الوقت مبكراً جداً لبحث إجراء خفض جديد فى الإنتاج خلال الشهور القادمة لدعم الأسعار والحفاظ عليها عند المستوى المتوسط المستهدف والذى يبلغ ٢٥ دولار للبرميل، وأشار العطية إلى أنه سيتم فى الإجتماع المقرر عقده فى ٤ ديسمبر الجارى بحث ما إذا كانت بيانات العرض والطلب والمخزون تستدعى تغييراً آخر فى سياسة الإنتاج .

تركيا غير مؤهلة

إعتبر الإتحاد الأوروبى تركيا غير مؤهلة لعضوية الإتحاد بسبب الأوضاع فيها، وطالب الإتحاد أنقره- فى تقرير أعدته المفوضية الأوروبية - بإدخال الإصلاحات المطلوبة خاصة فيما يتعلق بنفوذ الجيش والحريات السياسية، وأشار التقرير إلى أن أنقره لم تحقق بعد تقدماً كافياً على طريق الإصلاحات المطلوبة لنيل عضوية الإتحاد ، كما أن القيود مازالت مفروضة على الحريات الأساسية.

من وصايا الفراعنة:

كان الملك خيتى ينصح أبنه الملك مريكارع أن يتجنب الطمع ويحضه على الخير والعدل بين رعاياه ليدعم ملكه.

بل ويقول له: - لا تظلم الأرملة.
- لا تجرد أحد من أملاكه.
- لا تطرد موظفاً من عمله.
- لا تغدر بزميل تلقى معك العلم.
- لا تكن فظاً بل كن رحيم القلب.

احترس من مشاهدة ضربات الجزاء:

كشفت دراسة علمية حديثة أن مشاهدة ركلات الترجيح "ضربات الجزاء" فى نهاية مباريات كرة القدم قد تكون سبباً فعلياً للإصابة بنوبة قلبية وقد كشف باحثون سويسريون عن إرتفاع عدد المصابيين بالنوبات القلبية أثناء نهائيات كأس العالم لكرة القدم الأخيرة ويرجع السبب إلى حد كبير للضغط النفسى المتزايد والغضب بين مشاهدى التليفزيون وإستهلاكهم الزائد للكحول والتبغ.

حكمة العدد

"عندما تستخدم عقلك تحجب الضرر عن نفسك"

من عالم الحيوان:

تتناسب مدة الحمل فى الحيوانات مع حجم أجسامها فالكلبة تلد بعد ٦٠ يوماً والنعجة بعد ٥ أشهر والبقرة خلال ٩ شهور أما الجاموسة فتلد بعد ١٠ شهور بينما تلد الناقة بعد ١٣ شهراً وتلد أنثى الفيل بعد ٢٢ شهراً.

اسماء ومعانى:

* المسيح : المخلوق المبارك الذى مُسح بالبركة وطُهر من الذنوب.
* أم كلثوم: صاحبة الوجة الممتلئ.
* زينب: الشجرة الحسنة المظهر الطيبة الرائحة.
* العراق: شاطئ الماء.

على خلاف ما كان يُشاع .. الأسماك تتميز بالذكاء-

أكدت دراسة حديثة أجراها فريق من العلماء البريطانيين أن الأسماك مخلوقات إجتماعية ذكية وذلك على خلاف تلك السمعة السيئة التى تطلق عليها بإعتبارها من المخلوقات الغبية وأشار الفريق العلمى الذى يضم ثلاثة علماء أن الأعوام الماضية شهدت تطورات كبيرة فى مجال الفهم العلمى لسيكولوچية الأسماك وأكدت الدراسة أن الأسماك تتسم بالمكر والقدرة على المناورة والتلاعب وذلك على خلاف ما يعتقد من أنها كائنات تقودها الغريزة وأن الأسماك لديها قدر من الذكاء الإجتماعى يجعلها تتعاون من أجل البحث عن فريستها والإنقضاض عليها كما تستطيع إستخدام الأدوات وبناء أعشاش تتسم بدرجة كبيرة من التعقيد كما أن لديها ذاكرة طويلة المدى.

منوعات إنترناشيونال



الأسفنج حيوان أم نبات ؟!

قام الفيلسوف الأغريقى العظيم أرسطو بتعريف الأسفنج منذ القرن الرابع قبل الميلاد على أنه كائن حى ولكنه وصفه بحذر على أنه شئ بين النبات والحيوان. وجاء علماء التاريخ الطبيعى فى عصر النهضة العلمية وأعتبروا الأسفنج نباتاً إلى أن قرر علماء عالم الحيوان فى القرن ١٩ أن الأسفنج حيوان والأسفنج هو حيوان مائى عديم الأطراف ليس له عيون أو معدة أوجهاز هضمى ولكن به ملايين الخلايا التى تكون جسمه بعضها يختص بمرور الماء وبعضها يختص بهضم الطعام وبعضها الآخر ببناء الهيكل ويتكاثر الأسفنج بإنتاج خلايا كبيرة أو بيض "يفقس" وتخرج منه يرقات صغيرة تسبح بأهداب وسرعان ما تستقر لتنمو إلى إسفنج جديد.

مواقع تهمك على الانترنت:

WWW.MSNARABIA.COM

يعد موقع أم أس أن أول موقع عالمى على الشبكة العالمية يختص بالعالم العربى وجاء نتيجة تخصيص إستثمار كبير لتطوير محتويات الموقع ضمن إطار جهودها الحثيثة لتوسيع تشكيلة خدماتها التى تقدمها للمستخدمين العرب ، ومن أبرز مميزات الموقع سهولة التصفح باللغة العربية أو الإنجليزية.

رقم ٧ ... أسرار وإعتقادات:

الرقم ٧ له أهمية فى حياتنا فإعتقد المصريون القدماء أن هناك سبع طرق للصعود للسماء وإعتبر الصينيون أن رقم ٧ هو رمز الحياة .. وفى مصر نحتفل بالسبوع وهو الإحتفال بالمولود الجديد بعد مرور سبعة أيام كما تتجدد خلايا وعظام الأسنان كل سبع سنوات وقبل أن العام السابع من الزواج من أصعب سنوات الزواج ويمثل تحولاً فى العلاقة الزوجية ويسمونه فى أوروبا "السنة السابعة المجنونة".

كيفية ميل برج بيزا بإيطاليا..

عندما بدأ العمل فى بناء برج بيزا بإيطاليا تحركت التربة تحت أحد أركانه فمال البرج ميلاً بسيطاً ليتوقف العمل فيه وبعد مرور مائة عام على بنائه حاول بعض المعماريين تعويض هذا الميل بطرق هندسية مختلفة لكن البرج ظل على حاله.

طاعة الوالدين أحب إلى الله:

طاعة الوالدين فريضة وهى جزء من الإيمان وقد جعلها الله بعد التوحيد وقد سمع الرسول الكريم "قصة زاهد" فقد شغلته العبادة عن الرد على أمه وكانت فى حاجة إليه فأصابها أذى .. وعقب الرسول الكريم على سلوك العابد بأنه لوخرج من صلاته وأجاب أمه لكان أحب إلى الله تعالى وأقرب.

دنيا المرأة

باقة الزهور .. تدل على شخصية العروس

قد إرتبطت الزهور بشكل كبير بالعروس يوم فرحتها ومن معانى الزهور الحديثة والشديدة البلاغة المستخدمة فى باقة الزفاف :-

- (زهرة الخبيزة) : تعنى الجمال الرقيق للعروس.
-(زهرة اللبلاب): تعنى العروس البالغة التأنق.
-(إكليل الغار): تدل على الخفة والحيوية.
-(الزنبق): يدل على العظمة.
-(السوسن): تدل على البراءة الطفولية.
-(زنبق الوادى): يعنى السعادة المتكررة.
-(المنغولية): تدل على حب الطبيعة.
-(نجمة الصباح): تعنى العاطفية الشديدة.
-(زهرة الآس): تدل على الحب الشديد.
-(زهور وثمار البرتقال): تحمل معانى الإزدهار والتزاوج.
-(زهور الفول): تدل على الإحساس بالمتعة الدائمة.
-(الورد البلدى): بلونيه الأبيض والأحمر يعنى التوحد.
-(الميتولا): تعنى الجمال الدائم.
-(عباد الشمس): تعنى الولاء.
-(القرنفل الملتحى): تدل على العروس الراقية.
-(مسك الروم): تعنى المتعة.
-(البيتولب): الأحمر منه يحمل تصريحاً بالحب.
-(البنفسج): الأزرق منه يدل على الإخلاص.

* ولم يعد المعنى وحده هو الذى يحكم إستعمالات الزهور فى باقة العروس فالمعنى اللغوى يجب أن يأتى مكملاً لعدد من الشروط الأخرى . أما هذه الشروط التى يجب ملاحظتها عند إختيار أنواع الزهور فهى:

أولاً: تناسب نوع الزهور مع موديل الفستان وعدم وجود تعارض بينهم فالفستان الأبيض الكلاسيكى تناسبه صحبة من الزهور البيضاء أما الفستان القصير الحديث فيتناسب أكثر مع صحبة متعددة الألوان تضم زهور غير تقليدية.

ثانياً: يجب أن تتناسب الزهور مع طبيعة شخصية العروس فبالنسبة للعروس ذات الثوب الملون والتى لا تميل للتقليدية فيمكن أن تستخدم صحبة من زهور الأزلية الصحراوية وزهور الفول وبتلات السحلبية واللبلاب ، أما بالنسبة للعروس التى تميل للوضوح والبساطة فتستخدم زهور القرنفل بألوانه المتعددة خاصة الأورجوانى والفوشيا لتترك العروس إنطباعاً قوياً لدى الحاضرين.

لكِ يا سيدتى

العلاقات الزوجية والحب وحده لا يكفى!

لإستمرار ونجاح العلاقة الزوجية لابد من عدم الإعتماد على الحب والعواطف فقط ولكن توفير الإنسجام المشترك وذلك يتحقق بالتعرف على شخصية الزوج التى تنحصر فى عدة إنماط رئيسية أهمها:-

(النمط الشعبى) : وصاحبه يتمتع بروح الدعابة والمرح ويحتاج فى معظم الأحيان إلى الكثير من الإهتمام وهو شخصية إجتماعية ويميل نحو الإختلاط بالناس ولكنه دائم الملل وغير منظم وهذا النمط من الرجال يحتاج دائماً إلى المزيد من المديح والمجاملات لأنه صاحب شخصية مهزوزة ويحتاج إلى معاملة خاصة مثل التعامل مع الأطفال المدللين.

(النمط القوى): فصاحبه يميل إلى القيادة لأنه يمتلك إراده قوية وقراراته حاسمة وهو من النوع الذى يدمن العمل ويميل نحو حب السيطرة ويبحث بإستمرار عن إعجاب الآخرين ولكن هذا النمط سريع الإستثارة وغير مرن ولا تؤثر فيه الدموع أو العواطف ومن الصعب إقناعه بخطئه ولا تتوقعى منه التراجع أو الأسف عما بدر منه !

(النمط المثالى): هو الزوج المنظم والمفكر يجعل الدقة طابعاً لحياته وقد يكون مزاجياً ومن الطبيعى أن تتمتع هذه الشخصية بقدر من المبادئ الإيجابية وكثيراً ما يصاب بالإكتئاب إذا فشل فى الوصول إلى المثالية !

(النمط المسالم): فهو زوج هادئ الطباع وقاعدته الرئيسية فى الحياة هى السلم والسلام مع المجتمع المحيط به وفى حالة عدم توافر ذلك ينسحب فى هدوء .. زوج صبور ويخفى مشاعره ولكنه غير قابل للخداع ويميل نحو الخجل وفى معظم الحالات أنانى الطباع ويتجنب تحمل المسئولية .. مثل هذا النمط يحتاج إلى الهدوء فى البيت لأنه يقضى فيه معظم وقته ويحتاج إلى زوجة قوية الشخصية وعلى إستعداد لتحمل معظم مسئولية الأسرة كما أنه يرفض تماماً أن يوجه له اللوم.

وهناك شخصيات تجمع أكثر من نمط لذلك على كل زوجة أن تهتم بكل صفة من صفات الزوج لتحقيق الإنسجام والإستقرار الأسرى .



نتيجة البطولة النوعية الثانية للجمباز الإيقاعي بالقاهرة

نادى الجزيرة الرياضى

مدير البطولة
سمير محمد الديباوى



تحت ١٠ سنوات

حبل

م	الاسم	النادي	الدرجة	المركز
١	هبه خالد البوريني	الجزيرة	١٥,٤٣	أول
٢	ميرنا سامي شكري	المعادى	١٤,٤٦	ثاني
٣	سلمى محمد علي	المعادى	١٤,٠٣	ثالث
٤	شهد عاصم	سبورتنج	١٣,١	رابع
٥	سارة محمد بدوي	سبورتنج	١٢,٥١	خامس
٦	نيرة محمد أحمد	المعادى	١٢,٥	سادس
٧	ياسمين رستم	سبورتنج	١١,٢٦	سابع
٨	ناريمان وليد عبد الرحمن	الزهور	١٠,٨	ثامن

كرة

م	الاسم	النادي	الدرجة	المركز
١	جيلان علي الحلواني	الجزيرة	١٤,٩٣	أول
٢	لينا ماجد فؤاد	سبورتنج	١٤,١٣	ثاني
٣	ندى خالد	سبورتنج	١٣,٦٣	ثالث
٤	تقى عماد الدين رأفت	المعادى	١٣,٢	رابع
٥	ياسمين وفيق أحمد	سبورتنج	١١,٥	خامس
٦	رهاده فؤاد	سبورتنج	١٠,٠٦	سادس

تحت ١١ سنة

كرة

م	الاسم	النادي	الدرجة	المركز
١	لوجينا مجدى القطان	سبورتنج	١٦,٦٥	أول
٢	صفية هشام عبد الحميد	الجزيرة	١٥,٣٥	ثاني
٣	فريدة أحمد الباز	الجزيرة	١٤,٩١	ثالث
٤	رنا حازم محمد	المعادى	١٤,٠٣	رابع

شريط

م	الاسم	النادي	الدرجة	المركز
١	أسماء نادر قورة	سبورتنج	١٦,١٣	أول
٢	علياء محمد تاج الدين	الجزيرة	١٥,٨٦	ثاني



تحت ١٢ سنة

حبل

م	الاسم	النادي	الدرجة	المركز
١	ريهام ماجد السيد	سبورتنج	١٦,٨	أول
٢	نورا حازم أبو رانيه	سبورتنج	١٥,٣٥	ثاني
٣	مى علاء الدين	الجزيرة	١٤,٨٣	ثالث

صولجان

م	الاسم	النادي	الدرجة	المركز
١	چيرمين منتصر	سبورتنج	١٥,٨٦	أول
٢	مريم منتصر الراعى	الجزيرة	١٥,٣٦	ثاني
٣	ماهينور طارق هيكل	سبورتنج	١١,٤٨	ثالث

تحت ١٥ سنة

كرة

م	الاسم	النادي	الدرجة	المركز
١	باولا إيليا نيكولوڤا	الجزيرة	١٨,٨٣	أول
٢	مها نادر أحمد	المعادى	١١,٣٣	ثاني

شريط

م	الاسم	النادي	الدرجة	المركز
١	سلمى نادر فوزي	سبورتنج	١٦,٢	أول

فوق ١٥ سنة

كرة

م	الاسم	النادي	الدرجة	المركز
١	سارة سيد غنيم	الجزيرة	١٩,٥٥	أول
٢	نهى ناجي المعتز	المعادى	١٩,٣	ثاني

نتيجة البطولة النوعية الثانية للجمباز الإيقاعي السنوى تحت ٨ سنوات

نادى الجزيرة الرياضى

أداة حر

م	الاسم	النادي	الدرجة	المركز
١	عائشة هاني القللي	الجزيرة	١٤,٣	أول
٢	حبيبة عبد العزيز الموردى	الجزيرة	١٣,٧٣	ثاني
٣	فريدة طارق شلبي	سبورتنج	١٣,٤٦	ثالث
٤	لمياء طاهر محمدى	الجزيرة	١٢,٦٦	رابع
٥	شمس طارق	سبورتنج	١٢,٥٦	خامس
٦	مريم ماجد	المعادى	١٢,١٨	سادس
٧	سلمى عبد المنعم الصاوى	الجزيرة	١٢,١	سابع
٨	سارة رستم	سبورتنج	١٢,١	سابع مكرر
٩	فرح حازم	سبورتنج	١١,٩٣	تاسع
١٠	سلمى عماد الدفراوى	الجزيرة	١١,٨١	عاشر
١١	نجا طارق محمود	الزهور	١١,٥٦	١١
١٢	ياسمين مصطفى كمال	الزهور	١١,٥٦	١١ مكرر
١٣	ساندى محمد بهي الدين	الزهور	١١,٣٦	١٣
١٤	هالة هيثم	سبورتنج	١١,١٦	١٤
١٥	روجينا ممدوح	سبورتنج	٩,٤٨	١٥

أداة الكرة

م	الاسم	النادي	الدرجة	المركز
١	فريدة شريف عيد	الجزيرة	١٣,٠	أول
٢	رنا محمد عزمي	سبورتنج	١٢,٩	ثاني
٣	جانيت طارق الديب	الجزيرة	١٢,٤	ثالث
٤	عائشة طارق نيازى	الجزيرة	١٢,٢٥	رابع
٥	عاليه ياسين الكاتب	الجزيرة	١٢,١٣	خامس
٦	يمنى أسامة عبد المجيد	المعادى	١٢,٠٨	سادس
٧	كاريمان أشرف	سبورتنج	١١,٤٦	سابع
٨	رنا حسام الدين	الزهور	١١,٤٣	ثامن
٩	سلمى هلال محمد	سبورتنج	١١,٣٥	تاسع
١٠	مرح هاشم قراعة	الجزيرة	١٠,٥٥	عاشر
١١	هاجر نادر عادل	سبورتنج	١٠,٤١	١١
١٢	يمنى مسعد مختار	الزهور	٩,٨٣	١٢
١٣	سارة عادل	الزهور	٩,١١	١٣
١٤	مروة ماجد	سبورتنج	٧,٨٣	١٤

مع تحيات جيهان عبد الفتاح البطاوى
عضو لجنة الجمباز بنادى الجزيرة الرياضى

مصلحة الموانئ والمنائر المصرية فى ثوبها الجديد وشهادة الأيزو

تعد مصلحة الموانئ والمنائر من أقدم المصالح الحكومية الموجودة بالدولة إذ يرجع إنشائها إلى عام ١٨٣٠ حيث أنشئ مجلس للإشراف على ميناء الإسكندرية ولقد تم إعداده لإستقبال السفن الكبيرة. أنشئت إدارة خاصة لهذا الغرض بوزارة الداخلية. ثم إنتقلت تبعيته لوزارة الأشغال وفى عام ١٩٠٥ ضم الميناء الخارجي إلى الميناء الداخلى وأصبحت المصلحة تختص بالإشراف على موانئ (الإسكندرية - السويس - بور سعيد - دمياط - رشيد) وكذلك منائر البحرين المتوسط والأحمر.

فى عام ١٩١٩ أنشئت وزارة المواصلات وتبعت المصلحة لها ثم إنتقلت التبعية لوزارة الحربية ثم صدر قرار بتبعيتها إلى وزارة النقل، وفى ١٩٧١/٩/٢٣ صدر قرار جمهورى يفيد تبعية المصلحة لوزارة النقل البحرى وتتبع الآن وزارة النقل، والجدير بالذكر أن هناك مشروع مقترح لتطوير المصلحة وتحويلها إلى هيئة عامة للسلامة البحرية وهو تحت الدراسة والتنقيح حالياً.

إعداد / ياسمين عبد المجيد



- خلال هذه الفترة تتوالى الإنجازات من خلال مشروعات البحث والإنقاذ وفصل الممرات الملاحية ودخول مصر القائمة البيضاء وخلال الفترة الأخيره تمكنت المصلحة برئاسة اللواء بحرى/ مصطفى توفيق خطاب من الحصول على شهادة الجودة العالمية (الأيزو) عن طريق هيئة الإشراف الفرنسية والتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى للتأكد من أن هناك نظام شامل للجودة معمول به بالمصلحة وبذلك تكون المصلحة من أول المصالح الحكومية التى تحصل على شهادة الأيزو وكذا الجهة الأولى بقطاع النقل البحرى التى حصلت على مثل هذه الشهاده.

- وللحفاظ على النجاح والإنجاز وهو أصعب من الإنجاز نفسه قد قامت المصلحة برئاسة اللواء بحرى/ مصطفى توفيق خطاب بإعداد نظام الجودة هذا وكذا إعداد برامج التدريب المعتمدة لتدريب البحارة والبرامج الدراسية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ونظم الجودة بها وتجميع وتحديث القوانين واللوائح المنظمة للعمل وإرساله إلى المنظمة البحرية الدولية (IMO) وذلك لتتأكد دول العالم البحرى أن مصر مستوفاة دائماً وتحدث أعمالها طبقاً لمتطلبات الإتفاقية الدولية للتدريب وأعمال الخفارة (STCW) حيث يتطلب الأمر أن تثبت كل دولة بعد عامين من إعتمادها بالقائمة البيضاء إستمرار توافقها مع المتطلبات العالمية الموحدة حتى يمكن قبول الشهادات الأهلية الصادرة عنها لدى الإدارات البحرية العالمية الأخرى كذا حتى يمكن السماح للعمالة البحرية المصرية بالعمل على السفن المصرية والأجنبية فى وقت واحد.

- من منطلق التطوير أيضاً قامت المصلحة بالسير فى إجراءات ميكنة الأعمال بالمصلحة وذلك عن طريق إدخال نظام الحاسب الآلى وإستخدامه فى كافة العمليات بالمصلحة خاصة بما يتعلق بالتعاملات الخارجية مع دول العالم فى شأن تبادل المعلومات وجارى تنفيذه حالياً.

- من أجل المحافظة على سمعة مصر فى الأوساط البحرية العالمية ونظراً لأن هناك متطلبات جديدة ستدخل حيز النفاذ الإجبارى فى الأول من يوليو ٢٠٠٤ وهى مدونة جديدة خاصة بالأمن البحرى على السفن ومرافق الميناء فقد قامت المصلحة برئاسة اللواء بحرى مصطفى توفيق خطاب بتشكيل لجنة لمتابعة تنفيذ هذه المدونة الجديدة حتى تكون مصر من أول الدول التى تلتزم بتنفيذ هذه المدونة وحتى لا تمنع سفنها من دخول الموانئ الأخرى أسوة بما تم تنفيذه عند مدونة الإدارة الآمنة (ISM) حيث كانت مصر من أول الدول فى التنفيذ بل التنفيذ المبكر.

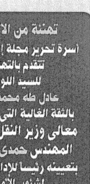
- قامت المصلحة بتنفيذ وتشغيل مشروع نظام معلومات حركة السفن بخليج السويس (VTIMS) والذى يضمن مراقبة حركة السفن فى خليج السويس بكفاءة وتوفير متطلبات الأمان للوحدات البحرية التى تقوم بخدمة منصات البترول بخليج السويس وكذا السفن العابرة إلى جانب البدء فى تنفيذ مشروع منظومة البحث والإنقاذ بخليج السويس (GOS - SAR) والذى يستغرق تنفيذه ٢٧ شهر ليكتمل مشروع الـ (VTIMS).

- هذا علاوة على تطوير وتحديث المساعدات الملاحية لتأمين الملاحة بجميع سواحل الجمهورية مع إدخال نظام مراقبة العائمات الضوئية ومشروع الشبكة الإقليمية لتحديد المواقع بالأقمار الصناعية بهدف تنظيم وتأمين الملاحة فى المياه الإقليمية لدعم التدفق المنتظم لحركة مرور السفن.

مجتمع إنترناشيونال



فى حفل عائلى بهيج تم إعلان رباط الحب بين الأستاذ محمد عبد الغنى والآنسة منال عادل الجمل وأسرة المجلة تهنئ العروسين وألف مبروك.



م/ نعومة مراجع يهنئ غماد نصر هليل بالنجاح وألف مبروك



أجمل التهانى من ماما وبابا بعيد ميلاد حسن وأحمد عبد الكريم من عصام الزهيرى بقطاع النقل البحرى.

ألف مبروك



فازت الفارسة سارة مصطفى سيد حلمى بالمركز الأول فى مسابقة ترويض الخيول تحت ١٠ سنوات والتى أقيمت بنادى القوات المسلحة للفروسية وذلك بفضل تشجيع والديها مصطفى وشيرين ونهيئة جميع الإمكانات لها لخوض تلك المسابقات بنجاح .
واللواء عاصم السيد أحمد وأسرة تحرير المجلة تهنئ الفارسة سارة على هذا الفوز العظيم ويتمنون لها دوام النجاح والإزدهار

تهانى إنترناشيونال

تهنئة من الأعماق

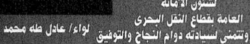
أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
تتقدم بالتهانى
للسيد اللواء
عادل طه محمد عثمان
بالثقة الغالية التى أولاها إياه
معالى وزير النقل المصرى
المهندس حمدى الشايب
بتعيينه رئيساً للإدارة المركزية
لشئون الأمانة
العامة بقطاع النقل البحرى
وتتمنى لسيادته دوام النجاح والتوفيق

لواء/ عادل طه محمد

تهنئة قلبية

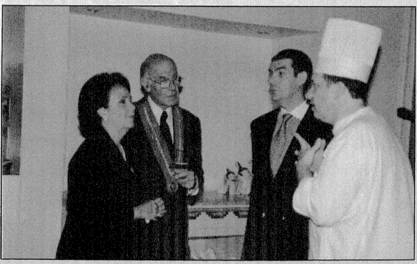
أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تتقدم
بالتهانى القلبية
للسيد الأستاذ/
حازم محمد عبد الحليم
بالثقة الغالية التى أولاها إياه
معالى وزير النقل المصرى
المهندس/ حمدى الشايب بتعيينه رئيساً
للإدارة المركزية لشئون النقل البحرى
بقطاع النقل البحرى
متمنين لسيادته كل نجاح وازدهار.

حازم محمد عبد الحليم



الذواقة بفندق مريديان هليوبوليس

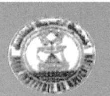
Press Release



أقام أعضاء "جمعية الذواقة" حفلهم الدولى بفندق مريديان هليوبوليس حيث أعد لهم كبير الطهاة الشيف مارك قائمة طعام مميزة قدمت لهم على عشاء موسيقى بمطعم "الماركوبولو" ، حيث أبدى جميع الحاضرون من رجال الأعمال، سيدات المجتمع وكبار المسئولين إعجابهم الشديد بفن الطهى ومستوى الخدمة المقدمة من طاقم الأغذية والمشروبات وعلى رأسهم محمد العمرى مدير الإدارة.

والجدير بالذكر أن "جمعية الذواقة" يرجع تاريخها منذ عام ١٩٥٠ حيث أنشئت بمدينة باريس فى فرنسا حتى يومنا هذا، ويجتمع أعضاء "جمعية الذواقة" عالمياً على إستمرارية هذا التقليد للتشاور والتسامر وإبداء آرائهما بفنون الطهى ذات مستوى رفيع.

ويظهر فى الصوره من اليمين فيليب بونو مدير عام الفندق وكبير الطهاة مارك وهم يرحبان بالسادة أعضاء الجمعية.

المؤتمر الدولى الثانى

ملاحة ٢٠٠٤ MELAHA 2004

ينظمه الجمعية العربية للملاحة

خلال الفترة من ١٣-١٥ إبريل ٢٠٠٤

فندق كونكورد السلام - القاهرة

مجالات البحث

١- التطورات المستقبلية لأنظمة الملاحة بالاقمار الصناعية (GNSS) نظام GPS، ونظام Glonass ، ونظام Galileo من حيث التصميم وتكامل أجهزة الإستقبال والموقف الحاضر.

٢- التكامل بين أنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية وأنظمة الملاحة الإلكترونية الأرضية بغرض تحقيق دقة التوقيع والعمل كأنظمة ملاحية مساندة.

٣- النظم الفرقية الإقليمية لدقة تحديد الموقع بمنطقة واسعة (SBAS) : تطور أنظمة WAAS,MSAS,EGNOS .

٤- تطبيقات أنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية فى أنظمة خدمات مرور السفن VTS ، والإرشاد البحرى ومناورات تراكى السفن.

٥- تطبيقات أنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية فى أنظمة خدمات الطيران ATS والتحكم والهبوط الآلى.

٦- تطبيقات أنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية ودورها فى تطور نظم المسح وإعداد الخرائط وأنظمة الخدمات الجغرافية GIS .

٧- تطبيقات أنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية فى مجال النقل المتعدد الوسائط ومتابعة الحاويات.

٨- المشروعات الوطنية والإقليمية الخاصة بتكامل أنظمة الإتصالات مع أنظمة الملاحة GNSS .

٩- تطبيقات نظام التعريف الآلى AIS فى وسائل النقل البحرية والجوية والأرضية.

١٠- التطور فى أنظمة المساعدات الأرضية للملاحة بالمياه الضيقة والقنوات المائية.

١١- الخرائط الملاحية الإلكترونية ونظم التكامل الملاحى بغرفة القيادة IBS .

رسوم الإشتراك والتسجيل بالمؤتمر (قبل الأول من يناير ٢٠٠٤)

للمصريين والمقيمين	٤٥٠ جنيهاً مصرياً	للطلبة ١٥٠ جنيهاً مصرياً	للمرافق ٢٠٠ جنيهاً مصرياً
لغير المصريين	٥٠٠ دولار أمريكى	للطلبة ١٥٠ دولار أمريكى	للمرافق ٣٥٠ دولار أمريكى

يضاف ٥٠ جنيهاً مصرياً أو دولار أمريكى بعد أول يناير ٢٠٠٤

يتضمن رسم الإشتراك :

التسجيل بالمؤتمر والحصول على الأوراق البحثية ونشرات المؤتمر والمعرض وتناول المرطبات والغذاء أيام المؤتمر الثلاث وحضور حفل التعارف.
كما يصاحب المؤتمر معرضاً للأجهزة الملاحية بهدف تحقيق فرص التسويق للشركات
ووكلائهم لتسويق منتجاتهم من الأجهزة الملاحية والبحرية والتعرف على التقنيات العلمية فى هذه الصناعة.

رسوم الإشتراك بالمعرض

٢٠٠٠ جنيهاً مصرياً للمشارك من المصريين　　　٨٠٠ دولار أمريكى للمشارك من غير المصريين

توفر مساحة عرض ٤ متر مربع مجهزة بمنضدة ووصلات كهربائية + إضاءة لكل عارض . هذا بالإضافة إلى وجبة الغذاء لفرد واحد فقط.

المراسلات

الجمعية العربية للملاحة

تقاطع ش ٤٥ مع ش السباعى عمارة زهراء السباعى ميامى - الإسكندرية
ت: ٥٥٠٩٦٨٦-٥٥٠٩٨٢٤ (٢٠٣) ف: ٥٥٠٩٦٨٦ (٢٠٣)

بريد إلكترونى: ain@ainonline.org- ain@aast.edu